

Endbericht

Evaluation Carsharing in Bremen 2025

für die

Freie Hansestadt Bremen

Autoren

Hannes Schreier (Projektleitung)

Claus Grimm

Manfred Brümmer

Dr. Katja Hericks

Plochingen, 19.12.2025

Institut Schreier
Umfragen & Analysen
Oroszlány Weg 16
73207 Plochingen



INSTITUT SCHREIER
Umfragen und Analysen

Partner der Initiative

**Mobilität &
Zukunft**

**Interreg
North Sea**



**Co-funded by
the European Union**

SHARE-North Squared



Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	5
1 Hintergrund und zentrale Fragestellungen	7
2 Wichtigste Ergebnisse	9
3 Abgeleitete Handlungsempfehlungen	12
3.1 Übersicht der Empfehlungen	12
3.2 Beschreibung der Empfehlungen	13
3.2.1 Carsharing generell weiter fördern	13
3.2.2 Ausbau mobil.punkte / mobil.punktchen	13
3.2.3 Angebot „smumo“ fortführen	14
3.2.4 Fuß- und Radverkehr fördern	14
3.2.5 Öffentlichkeitsarbeit und Ansprache (neuer / nicht-klassischer) Zielgruppen	14
3.2.6 Kooperation mit lokalem Einzelhandel	15
3.2.7 Integration E-Fahrzeuge fortführen	15
3.2.8 Geschäftliche Carsharing-Nutzung fördern	15
4 Methodik	17
4.1 Übersicht Datenquellen	17
4.2 SrV-Daten	17
4.3 Backend-Daten der Carsharing-Anbieter	18
4.4 Daten aus den Befragungen	18
4.4.1 Realisierte Stichproben	19
4.4.2 Gewichtung der Daten	19
4.5 Zuordnung der Daten zu übergeordneten Fragestellungen	20
4.6 Berechnung Quoten zum Pkw-Bestand	20
4.6.1 Bedeutung der Quoten	21
4.6.2 Vergleichsquoten zur Evaluation 2018	22
4.6.3 Quoten nach bcs-Standard	23
5 Carsharing-Nutzende und Nicht-Nutzende: Struktur, Einstellungen und Verhalten.....	25
5.1 Erreichte Zielgruppen	25
5.2 Struktur der Mitgliedschaft	28
5.3 Gründe für die Carsharing-Nutzung	32
5.4 Motivationen zur Erstanmeldung	34
5.5 Grundlegende Einstellungen zum Thema Mobilität	36
5.6 Bekanntheit und Bewertung von Carsharing und Hemmschwellen zur Nutzung für Nicht-Nutzende	37
5.7 „mobil.punkte“: Bekanntheit und Bewertung in der Bevölkerung	41
5.8 Einkaufsverhalten	42
6 Bewertung des Carsharing-Angebots durch Privatkunden	44
6.1 Allgemeine Bedeutung von Carsharing für Nutzende	44
6.2 Was würde eine Einstellung des Angebotes bedeuten?	44





6.3	Potenzielle Reaktionen auf Angebotsänderungen	45
6.4	Zusammenhang zwischen Carsharing und Pkw-Besitz	47
6.5	Zufriedenheit mit dem Angebot in Bremen insgesamt.....	49
6.6	Wichtigkeit und Zufriedenheit mit Angebotsmerkmalen	50
6.7	Bedeutung und Bewertung von E-Fahrzeugen	55
6.8	Bewertung stationsbezogener Aspekte durch Carsharing-Nutzende.....	58
6.9	Bewertung des „smumo“-Carsharing-Angebots	60
6.9.1	Anteile an der Carsharing-Nutzung	60
6.9.2	Wahrgenommene Vor- und Nachteile des Angebots.....	61
6.9.3	Hinderungsgründe	66
7	Aussagen und Erkenntnisse zur letzten Carsharing-Nutzung	67
7.1	Nutzungsart bei der letzten Fahrt	67
7.2	Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zum Carsharing-Fahrzeug.....	67
7.3	Startstation der Nutzenden des stationsbasierten cambio-Angebots	68
7.4	Start- und Zielort von der Nutzenden von „smumo“, dem free-floating- Angebot von cambio	69
7.5	Nutzungsgründe bei der letzten Fahrt	69
7.6	Dauer der Mietdauer bei der letzten Fahrt.....	70
7.7	Mögliche Alternativen zum genutzten Carsharing-Auto bei der letzten Fahrt.....	71
8	Wirkung von Carsharing in Bremen auf Mobilitätsverhalten und Autobesitz	73
8.1	Effekte des Carsharings auf Pkw-Besitz und –Nutzung anhand der SrV- Daten	73
8.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung aus den Befragungen	74
8.3	Mobilitätsverhalten von Carsharing-Nutzenden und Nicht-Nutzenden	77
8.3.1	Vergleich anhand Daten des SrV	77
8.3.2	Zweckgebundene Wege: Vergleich Anhand der erhobenen Befragungsdaten	79
8.4	Verkehrsentslastende Wirkung von Carsharing auf den Pkw-Bestand anhand der Befragungsdaten	81
8.4.1	Berechnung analog zur Studie 2018	81
8.4.2	Berechnung nach bcs-Standard	82
8.5	Regionale Effekte	83
9	Firmenkunden	84
9.1	Definition Firmenkundschaft	84
9.2	Anzahl Mitarbeitende	85
9.3	Unternehmensstandort und Branchenzugehörigkeit	85
9.3.1	Unternehmensstandort	85
9.3.2	Branchenzugehörigkeit.....	86
9.4	Art der Carsharing-Nutzung.....	87
9.5	Position der Befragten im Unternehmen	87
9.6	Carsharing-Accounts in den Firmen	88
9.7	Weitere Mobilitäts-Angebote.....	89
9.8	Gründe für die Carsharing-Nutzung aus Firmensicht.....	89
9.9	Nutzungsanlässe Carsharing	90
9.10	Zufriedenheit mit Aspekten der Carsharing-Nutzung	92
9.11	Auswirkung von Carsharing auf die Firmen.....	94
9.12	Nutzung Carsharing-Anbieter	95





9.13	Nutzungshäufigkeit Carsharing	96
9.14	Größe des Fuhrparks.....	97
9.15	Reduktion Flotte.....	99
9.16	Wünsche für das Carsharing-Angebot	100
10	Zusammenfassende Bewertung.....	101
11	Anhang.....	104
11.1	Fragebogen	104
11.2	Abbildungsverzeichnis	139
11.3	Tabellenverzeichnis	141





Vorwort

Die Städte stehen vor Herausforderungen, bei denen Carsharing helfen kann: Mehr bezahlbarer Wohnraum braucht mehr Fläche, mehr Stadtgrün, das für Abkühlung sorgt, braucht ebenfalls mehr Fläche. Carsharing macht Flächen frei, die vorher für das Parken von Autos verwendet werden mussten. Und das Carsharing hat auch eine soziale Dimension: Steigende Pkw-Kosten belasten vor allem sozial benachteiligte Haushalte immer mehr und schließen sie zunehmend von Mobilitätsoptionen aus. Carsharing schafft einen neuen, kostengünstigen und alltagstauglichen Zugang zu Pkw-Mobilität im Zusammenspiel mit Fahrrad und ÖPNV. Ich bin deshalb überzeugt: **Ein möglichst flächendeckend verfügbares Carsharing-Angebot hilft der Stadtgemeinschaft, zentrale Herausforderungen der Zukunft zu meistern.**

Die Stadt Bremen ist seit vielen Jahren Vorreiter und Vorbild dafür, wie man Carsharing als Werkzeug der kommunalen Verkehrspolitik einsetzt. Bereits im Jahr 2003 gab es in Bremen die ersten Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum auf Basis einer rechtlichen Lösung, die später ins Carsharinggesetz des Bundes (CsgG) übernommen wurde. Im Jahr 2009 wurde der Carsharing-Aktionsplan in Bremen beschlossen, die erste Carsharing-Strategie in einem Bundesland überhaupt. Bremen war auch die erste Kommune in Deutschland, die wissen wollte, ob das Carsharing wirklich tut, was man von ihm erwartet: den Parkraum entlasten und ein umweltschonendes Mobilitätsverhalten fördern. Im Jahr 2018 wurde die erste Evaluation des Carsharings in Bremen durchgeführt. Knapp sechs Jahre später liegt nun der Ergebnisbericht der zweiten Evaluation vor.

Als Herausgeber des Evaluationsstandards „Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen“ begrüßt der Bundesverband Carsharing, dass die zentralen Kennzahlen der vorliegenden Bremer Studie gemäß dem Standard ermittelt wurden. **Dadurch sind die Ergebnisse realitätsnah und mit anderen Studien vergleichbar.** Die Stadt, die Bürger:innen und die Carsharing-Anbieter in Bremen brauchen solche realistischen Informationen, damit eine faktenbasierte Diskussion möglich wird - über das Erreichte und über das, was noch kommen soll.

Die Ergebnisse sind beeindruckend: Ein Carsharing-Auto in Bremen ersetzt im Durchschnitt 18,8 private Pkw und senkt so den Parkraumbedarf in seiner direkten Nachbarschaft. In Bremer Haushalten, die Carsharing nutzen, ist der private Pkw-Bestand 60 Prozent geringer als in den übrigen Haushalten. Und obwohl es ein gut ausgebautes Angebot von Carsharing-Autos gibt, ist die jährliche Pkw-Fahrleistung der Carsharing-Haushalte 65 Prozent geringer als die der übrigen Haushalte. Bus, Bahn und Fahrrad werden hingegen deutlich häufiger genutzt.

Die in der Evaluation sichtbaren Erfolge sind das Ergebnis einer jahrelangen guten Zusammenarbeit der Stadtgemeinde mit den Carsharing-Unternehmen. Die Stadt Bremen hat durch Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass das Carsharing von den Hinterhöfen und Privatparkplätzen in den Straßenraum kam. **Durch das „mobil.punkt“-Konzept wurde zugleich unterstrichen, dass Carsharing als Teil des öffentlichen Verkehrs betrachtet und positioniert wird.** Die Carsharing-Anbieter haben die Chance ergriffen. Sie haben kontinuierlich in Service, Apps und Prozesse investiert und haben auf Basis der mobil.punkte und zusätzlicher selbst angemieteter Flächen in immer mehr Stadtteilen ein Angebot aufgebaut, das eine echte Alternative zum eigenen Auto ist.

Die Zufriedenheit der Bremer Bürgerinnen und Bürger mit dem Carsharing-Angebot ist hoch. 93 Prozent der Nutzenden sind mit dem Angebot zufrieden oder sehr zufrieden, 64 Prozent fühlen sich dank Carsharing freier in ihren Mobilitätsentscheidungen. **Das zeigt: Die Carsharing-Haushalte fahren nicht weniger Auto, weil es nicht anders ginge - sondern weil sie es können!** Anders als autobesitzende Haushalte sind sie nicht finanziell an ein Auto gebunden. Sie nutzen diese Freiheit, indem sie sich öfter für die umweltfreundlichen Alternativen zum Pkw entscheiden.





Während viele andere nachhaltige Mobilitätsangebote mit Steuergeldern geschaffen und erhalten werden müssen, funktioniert das Carsharing eigenwirtschaftlich. Die Zusammenarbeit zwischen der Stadtgemeinde Bremen und den Carsharing-Anbietern ist eine Win-Win-Situation für beide.

Ein großes Verdienst der neuen Bremer Carsharing-Evaluation ist, dass sie sich auf dem Erreichten nicht ausruht. Teile der neuen Studie beschäftigen sich mit der Frage, was besser werden muss. Etwas fällt dabei besonders auf: Menschen mit Migrationsgeschichte, Menschen ohne akademische Bildungsabschlüsse und Menschen mit niedrigeren Einkommen sind seltener im Carsharing anzutreffen, als angesichts ihres Anteils an der Gesamtbevölkerung erwartbar wäre. **Wichtige Fragen für die Zukunft sind also: Wie erreicht man eine breitere Zielgruppe? Wie können die Vorteile des Carsharings für die Stadt und die, die in ihr leben, noch mehr Anwendung finden?** Ich bin mir sicher: Die Stadtgemeinde und die Carsharing-Anbieter in Bremen werden hierauf eine Antwort finden, neue Chancen nutzen, und einmal mehr zum Vorbild für ganz Deutschland werden.

Gunnar Nehrke

Geschäftsführer Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)





1 Hintergrund und zentrale Fragestellungen

In Bremen hat sich Carsharing in den letzten 30 Jahren zu einer professionellen, marktbasierten Dienstleistung entwickelt, welche eine wichtige Rolle in der Reduzierung des fahrenden und ruhenden Verkehrs und der nachhaltigen Mobilität der Stadtgemeinde spielt. In Bremen gibt es **über 28.000 Car-sharing-Nutzende** (Stand Juli 2025), die (mindestens) einen der derzeit drei in der Stadtgemeinde Bremen aktiven Carsharing-Anbieter nutzen:

- cambio CarSharing Bremen: kombiniertes Angebot (stationsgebundene sowie free-floating Fahrzeuge aus einer Hand) mit etwa 660 Fahrzeugen (davon ca. 120 im free-floating System unter dem Namen „smumo“) und ca. 160 Stationen (Stand Juli 2025). cambio ist mit dem Umweltzeichen Blauer Engel (DE-ZU 100) zertifiziert.
- Personal Mobility Center (PMC): stationsgebundenes Angebot mit zwei Elektroautos an einer Station in Bremen (Buchung über die Flinkster App).
- Flinkster: stationsgebundenes Angebot mit einer Station am Bremer Hauptbahnhof und ca. drei Fahrzeugen.

Von den ca. 160 Carsharing-Stationen in Bremen befinden sich derzeit über 52 im öffentlichen Straßenraum. Seit 2018 regelt das Bremische Landes-Carsharinggesetz (BremLCsgG) die Einrichtung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum, die Zuständigkeiten und das Vergabeverfahren für den Betrieb von Stationen im öffentlichen Raum.

Bereits 2018 wurde eine umfassende Studie zur „Auswirkung des Carsharings in Bremen“ durchgeführt, welche wertvolle Hinweise zu Mobilitäts- und Konsumverhalten, Kund:innenbedürfnissen und Zufriedenheit von Carsharing-Nutzenden lieferte und den Vergleich zu Nicht-Carsharing-Nutzenden in Bremen herstellte. Neben der seit 2018 nochmals deutlich gestiegenen Anzahl der bei einem Carsharing-Angebot registrierten Personen ist das im Jahr 2020 eingeführte free-floating-Angebot „smumo“ eine wesentliche Weiterentwicklung des verfügbaren Carsharing-Angebots.

Die Stadtgemeinde Bremen beabsichtigt in regelmäßigen Abständen Befragungen durchführen zu lassen, um Entwicklungen und Veränderungen im Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen über die Zeit zu erfassen. Mit dieser Studie sollte das Nutzungs- und Mobilitätsverhalten von Carsharing-Kund:innen sowie Nicht-Kund:innen in Bremen seit der in 2018 durchgeführten Studie neu erfasst werden. Diese Untersuchung soll wieder wichtige Hilfestellungen geben, um einerseits die Auswirkungen von Carsharing weiter zu verfolgen und andererseits die Bedürfnisse der Carsharing-Nutzer:innen in Hinblick auf die für eine Kommune relevanten Faktoren (z.B. Stationsstandorte) und Anforderungen an Carsharing-Anbieter besser zu verstehen. Für die Erarbeitung der Studie hat die Stadtgemeinde Bremen das Institut Schreier beauftragt.

Zentrale Fragestellungen der durchgeführten Evaluation sind:

- Welche **verkehrsentlastende Wirkung** ergibt sich für den Park- und Straßenraum durch das in Bremen vorhandenen Carsharing-Angebot?
- Welchen **Beitrag** leistet dazu die 2020 eingeführte **free-floating-Angebotsform „smumo“** als Teil des kombinierten Carsharing-Angebotes von cambio Bremen?
- Welchen Zusammenhang gibt es zwischen Carsharing und **Pkw-Besitz**?
- Wie unterscheiden sich Carsharing-Nutzende von Nichtnutzenden hinsichtlich der **Verkehrsmittelwahl**?
- Aus welchen **Gründen wird Carsharing allgemein genutzt**? Was motiviert zur Anmeldung, welche Hemmschwellen sind vorhanden?
- Für welche **Wege Zwecke** wird Carsharing genutzt? Wie unterscheiden sich hier stationsbasiertes Carsharing und „smumo“, das free-floating Angebot von cambio?





- Wie **unterscheiden** hierbei **Privat- und Firmennutzende** z. B. hinsichtlich Nutzungsarten, Bedürfnissen und erzielten Effekten?
- Mit welchen **Verkehrsmitteln** werden Carsharing-Fahrzeuge erreicht?
- Lassen sich die in der Studie 2018 beobachteten **Unterschiede** hinsichtlich des **Einkaufsverhaltens** bestätigen?
- Wie **zufrieden sind Carsharing-Nutzende mit dem Angebot** in Bremen? Welche Faktoren sind hierbei besonders wichtig? Welche davon können durch die öffentliche Hand beeinflusst werden?
- Welche **demographische Struktur** weisen **Carsharing-Nutzende** auf?
- Welche **Bedürfnisse** haben Nutzende, die für die **Verbesserung des Angebots** hilfreich sein könnten?
- Welche **Bedeutung** haben **E-Fahrzeuge**? Was sind Gründe für deren Nutzung bzw. Nutzungshemmnisse?
- Welche **Rolle** spielen die „**mobil.punkte**“?
- Welche **Potenziale** bestehen unter bisherigen Nicht-Nutzenden, zukünftig Carsharing zu nutzen? Was hält sie davon ab, bereits heute Carsharing zu nutzen?
- Gibt es **Unterschiede in den Nutzungspotenzialen** in Abhängigkeit von der aktuellen Lebenssituation, Geschlecht oder Herkunft?

Im Zuge der vom Mai bis Juli 2025 durchgeführten Evaluation wurde diesen Fragestellungen mittels vorliegender Daten und eigener Erhebungen nachgegangen. Der vorliegende Bericht stellt in Kap. 2 die wichtigsten aus der Evaluation hervorgehenden Ergebnisse vor. Die hieraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen werden in Kap. 3 vorgestellt und begründet.

Für Lesende, die sich für weiter Details interessieren, wird in den folgenden Kapiteln vertiefend auf die Methodik der Evaluation (Kap. 4) eingegangen und es werden die Ergebnisse der durchgeführten Auswertungen und Analysen vorgestellt (Kap. 5 bis Kap. 9). Eine abschließende Zusammenfassung der gewonnenen Erkenntnisse erfolgt in Kap. 10.





2 Wichtigste Ergebnisse

Das Carsharing-Angebot in Bremen hat eine nachhaltige verkehrsentlastende Wirkung.

Nach Anwendung des Berechnungsstandards des Bundesverband CarSharing e.V. **ersetzt jedes Carsharing-Fahrzeug in Bremen 18,8 Fahrzeuge im Privatbesitz**. Die Zahl der Nutzenden hat sich von 12.500 im Jahr 2018 auf über 28.000 zum Befragungszeitpunkt im Jahr 2025 mehr als verdoppelt, die Carsharing-Flotte umfasst zum Untersuchungszeitpunkt 650 Fahrzeuge. Unter Berücksichtigung der für die nicht-private Nutzung vorgehaltenen Fahrzeuge sowie von Mitgliedschaften mehrerer Haushaltsmitglieder kann davon ausgegangen werden, **dass mehr als 11.000 Pkw in Privathaushalten weniger auf den Straßen Bremens vorhanden sind**.

Die nachhaltige verkehrsentlastende Wirkung umfasst nicht nur den ruhenden Verkehr, sondern auch die **jährlichen Fahrleistungen** der Carsharing-Nutzenden mit dem Pkw. Während in der Gesamtbevölkerung Bremens im Schnitt je Haushalt 0,9 Pkw vorhanden sind und mit diesen pro Jahr durchschnittlich rund 10.000 km zurückgelegt werden, sind in Haushalten mit Carsharing-Nutzung im Schnitt nur 0,4 Pkw vorhanden, mit denen nur rund 3.500 km pro Jahr zurückgelegt werden. Korrespondierend hierzu sind **64% Carsharing-Haushalte „Pkw-frei“**, d. h. es ist hier kein Privat-/Firmen-Pkw im Haushalt vorhanden. Unter den Nicht-Mitglieder:innen ist dies hingegen nur in 22 % der Haushalte der Fall.

Hohe Zufriedenheit der Carsharing-Nutzenden mit dem vorhandenen Angebot in Bremen

Die Zufriedenheit mit dem Carsharing-Angebot insgesamt ist unter den Carsharing-Mitglieder:innen hoch, 93% sind „sehr zufrieden“ oder „eher zufrieden“.

Wichtige Aspekte beim Carsharing sind für die Carsharing-Nutzenden eine unkomplizierte Buchung, die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt, feste Parkplätze an einer Carsharing-Station, eine einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit der Fahrzeuge und kurze Wege zur nächsten Station. Die Zufriedenheit der Nutzer:innen ist in den meisten dieser Bereiche hoch: Jeweils mehr als 80% befragten Carsharing-Nutzenden sind mit der Wegstrecke zur nächsten Station und mit den festen Parkplätzen „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“. Weiterhin loben sie die unkomplizierte Buchung bzw. einfache Bedienbarkeit der App beziehungsweise der Fahrzeuge sowie das Ein- und Ausparken an der Station.

Carsharing-Nutzende verhalten sich in ihrer Mobilität und beim Einkauf nachhaltiger

Neben den geringeren Pkw-Fahrleistungen zeigen sich weitere Unterschiede hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens zwischen Carsharing-Nutzenden und Nicht-Nutzenden. Die deutlich geringeren Anteile von Wegen, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, gehen – ausgehend von einem in Bremen vergleichsweise generell bereits sehr hohen Anteil des Radverkehrs am Modal Split – mit einer **deutlich höheren Nutzung von Fahrrädern, E-Bikes und (E-)Lastenrädern bei Carsharing-Nutzenden** einher. Ebenfalls sind – entsprechend der Daten des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) – die Gesamtlängen der zurückgelegten Wege von Mitgliedern aus Haushalten mit Carsharing kürzer als bei Mitgliedern von Haushalten ohne Carsharing.

Interessante Zusatzkenntnis: Die beliebteste Fortbewegungsform von Carsharing-Nutzer:innen *und* Nicht-Nutzer:innen sind zu Fuß gehen (80% bzw. 74%) und Radfahren (85% bzw. 66%).

Doch nicht nur beim Mobilitätsverhalten, auch beim **Einkaufsverhalten** offenbaren sich Unterschiede: Carsharing-Mitglieder:innen kaufen eher lokal ein (Einzelhändler „in der Nähe“, Wochenmarkt) und stärken damit den Handel im jeweiligen Stadtteil, während Nicht-Mitglieder:innen vergleichsweise häufig – und vor allem mit dem Auto – größere Einkaufszentren ansteuern.





mobil.punkte leisten einen wichtigen Beitrag zur Bekanntheit und Attraktivität von Carsharing

Hohe Bekanntheitswerte und positive Bewertungen lassen sich ebenfalls für die in Bremen vorhandenen „mobil.punkte“ feststellen. Auffällig ist, dass diese den jüngeren Befragten seltener bekannt sind als den älteren. Seitens der Nutzenden werden diese öffentlichen Stationen v. a. hinsichtlich der Nähe zum eigenen Wohnort positiver bewertet als Stationen auf privatem Grund. Diesem Aspekt wird durch die Nutzenden analog zur 2018er-Studie mit die höchste Bedeutung zugemessen. Entsprechend erfüllen die **mobil.punkte** somit eine **wichtige und unverzichtbare Funktion** für das Gelingen des Carsharing-Angebots in Bremen.

Hohe Bekanntheitsgrad des Carsharing-Angebots bei allen Bremer:innen

Carsharing besitzt auch unter (bisher) Nicht-Nutzenden in der Bevölkerung einen **hohen Bekanntheitsgrad** und ein **überwiegend positives Image**. Zwei Drittel halten Carsharing grundsätzlich für eine gute Idee. Potenziale für neue Mitgliedschaften sind durchaus vorhanden: Beinahe jede(r) dritte der bislang Nicht-Nutzenden kann sich grundsätzlich vorstellen, Carsharing künftig zu nutzen. Jede(r) fünfte kann es sich darüber hinaus prinzipiell vorstellen, auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Häufig genannte Nutzungshemmnisse bei Nicht-Nutzenden sind bislang die Einschätzung, es sei „wichtig, ein eigenes Auto zu besitzen“, die Unsicherheit, mit „welchen tatsächlichen Kosten die Carsharing-Nutzung verbunden“ ist die Vermutung, Carsharing sei zu unflexibel, da man sich vorab zeitlich festlegen müsse.

Free-floating-Angebot „smumo“ eine sinnvolle Ergänzung des stationsbasierten Carsharings

Rund 25% der befragten Carsharing-Nutzenden führt Fahrten mit „smumo“, dem 2020 eingeführten free-floating-Angebot von cambio durch, welches das stationäre Angebot von cambio ergänzt. Die durch das Angebot gewonnene Flexibilität wird positiv bewertet, wobei insbesondere die nicht erforderliche Festlegung auf ein Buchungsende und den Abstellort wertgeschätzt werden. Hinsichtlich der durch die befragten Nutzenden reduzierten bzw. ersetzten Fahrzeuge ergeben sich keine Unterschiede in Abhängigkeit davon, ob nur das stationsbasierte cambio oder „smumo“ oder beide Angebotsformen zusammen genutzt werden. Das Angebot von „smumo“ wird daher als sinnvolle Ergänzung des bestehenden Angebots gesehen.

Interesse und Nutzung an E-Carsharing wächst

Bereits 30% (Männer 34%) der befragten Carsharing-Nutzenden haben schon mal ein E-Auto ausgeliehen. Von denen, die bisher noch kein E-Auto ausgeliehen haben, haben immerhin 38% vor, in den kommenden 12 Monaten eines zu testen, darunter ebenfalls mehr Männer als Frauen. Zudem sind E-Autos für Jüngere deutlich attraktiver als für Ältere.

Als Gründe für die Nutzung eines E-Autos werden von den Befragten, die bereits E-Carsharing-Auto-Erfahrung besitzen, vor allem Neugier sowie Klima- und Umweltschutzgründe genannt. Hauptgründe dafür, bislang noch kein Carsharing-Auto mit E-Antrieb gefahren zu haben, sind die fehlende Verfügbarkeit von E-Carsharing-Autos, mangelndes Wissen über den Ladevorgang, Angst vor Reichweitenproblemen und die allgemeine Sorge, die Nutzung von E-Autos sei zu kompliziert.

Carsharing ist für gewerbliche Kunden:innen eine Alternative zur eigenen Firmenflotte

Erstmals wurden mit der vorliegenden Evaluationsstudie auch Effekte des Carsharings bei gewerblichen Kunden untersucht. Auffällig ist hier, dass das Carsharing-Angebot – neben größeren Unternehmen/Institutionen – vielfältig von Solo-Selbständigen und Kleinbetrieben genutzt wird. Besonders häufig vertreten





sind hierbei Selbstständige und Unternehmen aus den Branchen Kunst, Gesundheitsdienstleistungen sowie Bau und Immobilien.

Das wichtigste Motiv für die gewerbliche Nutzung von Carsharing ist die damit verbundene Verfügbarkeit von Fahrzeugen bei gleichzeitiger Reduktion der finanziellen Aufwände für die automobilen Mobilität. Interessant hierbei ist, dass rund 60% der befragten Unternehmen über kein eigenes geschäftlich genutztes Fahrzeug verfügen. Korrespondierend hierzu gab mehr als ein Drittel der befragten Unternehmen an, wegen Carsharing auf Neu- und Ersatzanschaffungen verzichtet zu haben. Ebenso gab jede zehnte Firma an, infolge der Nutzung von Carsharing die Flottengröße reduziert zu haben.





3 Abgeleitete Handlungsempfehlungen

3.1 Übersicht der Empfehlungen

Die aus der Befragung abgeleiteten Handlungsempfehlungen werden im Folgenden zusammengefasst. Dabei wird dargestellt, welche Stakeholder jeweils als relevante Partner gelten. In der anschließenden Detaildarstellung werden die einzelnen Handlungsfelder vertiefend erläutert.

Empfehlung	Inhalt	Akteure
1 Carsharing generell weiter fördern	Carsharing zeigt positive Effekte für das Gemeinwohl. Diese positive Entwicklung sollte durch gezielte Förderung durch die Stadtgemeinde Bremen unterstützt werden	Stadt: Unterstützung des lokalen Carsharing-Angebotes durch z.B.: einen mit konkreten Maßnahmen umfassenden Carsharing-Aktionsplan, finanzielle Entlastung und Förderung sowie die Integration von Carsharing in die Stellplatzsatzung
2 Ausbau von mobil.punkten / mobil.pünktchen	Kurze Wege zu Stationen sind für den Erfolg des Angebots entscheidend. Neben privaten Flächen, zusätzliche Flächen im öffentlichen Raum	Stadt: Ausbau der mobil.punkte und insb. der mobil.pünktchen
3 Angebot „smumo“ fortführen	Das erprobte Angebot ergänzt das stationäre Carsharing um ein free-floating-Angebot bei dem die Nutzenden insb. die (v.a. zeitliche) Flexibilität schätzen; es sind keine negativen Effekte zu beobachten	Stadt: Verstetigung der rechtlichen Rahmenbedingungen für free-floating-Carsharing, v.a. im kombinierten System Anbieter: Angebot fortführen und optimieren
4 Fuß- und Radverkehr fördern	Fuß- und Radverkehr sind wichtige Zubringer zu den Stationen. Das Fahrrad ist der wichtigste Ersatz für vorherige Pkw-Fahrten	Stadt: Fuß- und Radinfrastruktur weiter ausbauen (insb. an mobil.punkten), Barrierefreiheit verbessern. Angebot von Fahrradkursen u. a. für Erwachsene
5 Öffentlichkeitsarbeit und Ansprache (neuer / nicht-klassischer) Zielgruppen	Hemmschwellen bei Nicht-Nutzenden abbauen; gezielte Ansprache von Themen wie Kostentransparenz, Flexibilität, E-Mobilität, etc. Die gezielte Ansprache von z.B. Personengruppen mit niedrigerem sozioökonomischem Status, von Menschen in Umbruchsphasen, mit Migrationshintergrund und von Jüngeren könnte neue Chancen für Carsharing-Wachstum eröffnen.	Stadt: Weitere Verstetigung und Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit, gezielte Öffentlichkeitskampagnen entwickeln und umsetzen Anbieter: Inhalte der Öffentlichkeitsarbeit überprüfen, Möglichkeiten zur gezielten Ansprache prüfen
6 Kooperation mit lokalem Einzelhandel	Carsharing-Nutzende nutzen für Einkäufe häufiger lokale Einzelhändler und Wochenmärkte. Aus einer engen Kooperation zwischen Carsharing und lokalem Einzelhandel ergibt sich eine Win-Win-Situation.	Stadt: Möglichkeiten zur „Belohnung“ von Einzelhändlern für die Bereitstellung von Flächen prüfen. Anbieter: Gezielt Kooperationen suchen Einzelhandel: Flächen für Shared Mobility zur Verfügung stellen





7 Integration E-Fahrzeuge fortführen	Bedarfsgesteuerte Aufnahme weiterer E-Fahrzeuge in die Flotte.	Stadt: Errichtung von Ladeinfrastruktur an mobil.punkten fördern/erleichtern z.B. durch Bereitstellung von Netzan-schlüssen Anbieter: Fortführung der Einflottung von E-Fahrzeugen.
8 Geschäftliche Carsharing-Nutzung fördern	Auch bei geschäftlich Nutzenden ergeben sich durch Carsharing positive Effekte für das Gemeinwohl. Diese bereits vorhandene positive Entwicklung sollte durch eine gezielte Förderung seitens der Stadtgemeinde Bremen unterstützt und gestärkt werden.	Stadt: Kommunikation des Carsharing-Angebots von Geschäftskunden über die Wirtschaftsförderung Bremen (WFB) und andere Akteure wie z. B. IHK oder HWK. Gezielte Beratung bei gewerblichen Bauvorhaben. Anbieter: Bereitstellung von Informationen z. B. für Existenzgründungsberatungen, Webinare für Gründer und Selbständige, gezielte Ansprache von Firmen / Institutionen mit großem Fuhrpark

Tabelle 1: Übersicht der Handlungsempfehlungen

3.2 Beschreibung der Empfehlungen

3.2.1 Carsharing generell weiter fördern

Mit der vorliegenden Studie können die **positiven Effekte des Carsharings für das Gemeinwohl** nachgewiesen werden. **Carsharing ist ein wichtiger Baustein für die Realisierung der Mobilitätswende.** Infolge der Stärkung von Rad- und Fußverkehr kann gesamtgesellschaftlich von positiven Effekten auf Gesundheit und Lebensqualität, Verkehrs- und Rettungssicherheit durch die Reduzierung des ruhenden Verkehrs sowie von einer Stärkung der lokalen Wirtschaft ausgegangen werden. Mit der einhergehenden Reduktion von „Eltern-Taxis“ trägt Carsharing zudem zu einer Pkw-armen Sozialisation der nachwachsenden Generation bei.

Daher liegt es im öffentlichen Interesse, Carsharing weiter zu fördern und Carsharing generell zu unterstützen. Die Stadt kann durch die empfohlenen Maßnahmen direkt zur Förderung beitragen. Darüber hinaus sind weitere indirekte Unterstützungsmaßnahmen möglich, wie die fortgeführte Einbindung des Carsharings in den (städtischen) Fuhrpark und in die geltende Stellplatzsatzung für Neubaumaßnahmen (Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz der Stadtgemeinde Bremen), oder durch unterstützende Maßnahmen wie einen Ausbau der Parkraumbewirtschaftung und eine effektive Überwachung des ruhenden Verkehrs.

Die Anbieter sind aufgefordert, weiterhin eng mit der öffentlichen Verwaltung zu kooperieren, konkrete Unterstützungsbedarfe zu benennen und konstruktive und unter Berücksichtigung der Handlungsmöglichkeiten der beteiligten Akteure an deren Realisierung mitzuwirken.

3.2.2 Ausbau mobil.punkte / mobil.pünktchen

Von entscheidender Bedeutung für die Nutzung von Carsharing sind **möglichst kurze Wege zur nächstgelegenen Station**. Gerade in Stadtteilen, in denen es für die Anbieter schwierig ist, private und idealerweise gut einsehbare Flächen anzumieten, ist die Bereitstellung öffentlicher Flächen ein zentraler Faktor.





Zur weiteren Stärkung des Carsharings in Bremen wird daher empfohlen, dass die Stadtgemeinde die Bemühungen fortsetzt, „mobil.punkte“ und „mobil.pünktchen“ zu planen und umzusetzen, um zukünftig mit höherer Schlagzahl weitere Standorte im öffentlichen Raum zu realisieren. Die Anbieter sollten dies durch eine möglichst konkrete Benennung geeigneter und aus betrieblicher Sicht sinnvoller Standorte unterstützen.

3.2.3 Angebot „smumo“ fortführen

„smumo“, das free-floating Carsharing-Angebot von cambio, wird durch die Nutzenden positiv angenommen und erweitert das stationäre Angebot sinnvoll. **Wichtigster Aspekt ist dabei die Einführung von mehr Flexibilität**, insbesondere weil keine zeitliche Festlegung des Nutzungsendes erforderlich ist.

Mit einem flexiblen Angebot ist oftmals die Befürchtung verbunden, ein solches Angebot könne zu einer Verlagerung von Wegestrecken führen – weg vom Umweltverbund hin zum Pkw. Die für diese Evaluation erhobenen Daten sprechen gegen einen solchen Schluss. Nutzende von „smumo“ zeigen keine von alleinigen Nutzenden des stationären Angebots abweichenden Quoten.

Es wird daher empfohlen, das Angebot von „smumo“ fortzuführen. Die Stadtgemeinde Bremen sollte hierzu einen verlässlichen regulatorischen Rahmen schaffen und der Anbieter das Angebot unter Berücksichtigung des im Zuge der Evaluation erhobenen Kundenfeedbacks fortführen.

3.2.4 Fuß- und Radverkehr fördern

Zu Fuß gehen ist die beliebteste Form der Fortbewegung für Nutzende und Nichtnutzende von Carsharing (siehe 5.5 Grundlegende Einstellungen zum Thema Mobilität). **Nutzende des Carsharing-Angebotes in Bremen nutzen das Rad deutlich häufiger**, als dies in Bremen bereits ohnehin der Fall ist. **Zum Carsharing-Auto gelangen die Kund:innen in Bremen nahezu ausnahmslos entweder zu Fuß oder mit dem Rad.** Somit ergeben sich aus dem Zusammenspiel von Carsharing und Fuß- und Radverkehr nicht nur wichtige Effekte für die Mobilitätswende, die beiden Mobilitätsformen verstärken sich auch gegenseitig.

Um diese gegenseitige Bestärkung weiter zu fördern, werden **Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fuß- und Radverkehrs** empfohlen. Neben **infrastrukturellen Maßnahmen** wie Fahrradabstellmöglichkeiten an mobil.punkten und gute Erreichbarkeit der Carsharing-Stationen zu Fuß- und mit dem Rad, dem (barrierefreien) Ausbau von Fuß- und Radwegen, der Einrichtung weiterer **Fahrradstraßen** sowie der konsequenten Unterbindung des Abstellens von Pkw auf **Gehwegen**, sollte dies auch kommunikative Maßnahmen oder etwa Fahrradkurse für Erwachsene (ggf. auch mit Migrationshintergrund) umfassen.

3.2.5 Öffentlichkeitsarbeit und Ansprache (neuer / nicht-klassischer) Zielgruppen

Carsharing besitzt in Bremen bereits einen **hohen Bekanntheitsgrad**. Dies kann auf das breite, bereits im Stadtgebiet gut sichtbare Angebot zurückgeführt werden sowie auf die langjährige, anbieterneutrale Öffentlichkeitsarbeit der Stadtgemeinde selbst. Neben der (fehlenden) räumlichen Nähe von Stationen sind jedoch vor allem fehlende Informationen zu Carsharing, z. B. hinsichtlich Bedienung und tatsächlichen Kosten der Carsharing-Nutzung Hemmschwellen, die grundsätzlich Interessierte von einer Carsharing-Nutzung abhalten. Es wird empfohlen, dem durch **kommunikative Maßnahmen** entgegenzuwirken.

Hierzu ist in Bremen u. a. mit den Kurzfilmen „**Udo chillt lieber**“ bereits eine hervorragende Grundlage vorhanden. Es sollte geprüft werden, ob hierauf aufbauend weitere kommunikative Elemente wie z. B. Infobroschüren in Bürger-Service Centern, großflächige Plakatierung im Bremer Stadtgebiet oder Verwendung neuer Kommunikationskanäle (z.B. Social Media) realisiert werden können.





Anhand der durchgeführten Auswertungen konnte, wie in vielen weiteren Studien zu Shared-Mobility-Angeboten, aufgezeigt werden, dass die Angebote bislang v. a. durch höher gebildete und / oder einkommensstärkere Personengruppen genutzt werden. Anhand der SrV-Daten konnte jedoch auch aufgezeigt werden, dass in Haushalten mit „sehr niedrigem“ sozio-ökonomischen Status die Nutzungsanteile höher ausfallen als in Haushalten mit „niedrigem“ sozio-ökonomischen Status.

Zu prüfen ist hier, ob durch die Stadtgemeinde gezielte Kampagnen z. B. in Berufsschulen, Beratungsstellen (z.B. Verbraucherzentrale oder Schuldnerberatung) etabliert werden können. Auch anbieterseitig sollte geprüft werden, wie finanziell weniger privilegierte Gruppen besser angesprochen und in der Folge verstärkt für die Carsharing-Nutzung gewonnen werden können.

Auch die Ansprache weiterer, bislang kaum oder wenig erreichter Zielgruppen, könnte erfolgversprechend sein. Hierfür kämen z.B. Gelegenheitsfahrer:innen, Jüngere, ggf. auch Ältere und/oder Mitbürger:innen mit Migrationshintergrund infrage.

3.2.6 Kooperation mit lokalem Einzelhandel

Carsharing-Nutzende nutzen für Einkäufe häufiger lokale Einzelhändler und Wochenmärkte als Nichtnutzende. Aus einer engen Kooperation zwischen Carsharing und lokalem Einzelhandel ergibt sich eine Win-Win-Situation.

Zur Verstärkung des Effekts wird empfohlen, dass durch den Carsharing-Anbieter gezielt Kooperationen mit dem lokalen Einzelhandel gesucht werden. Einzelhändler eröffnen sich durch die Bereitstellung von Flächen Chancen zur Bindung von Bestandskund:innen und Gewinnung von Neukund:innen. Um den beobachteten „Lerneffekt“ zu beschleunigen, könnte zudem geprüft werden, ob Carsharing-Neukund:innen durch Einkaufsgutscheine für den nahegelegenen Einzelhandel schneller zur Verlagerung des Einkaufsgeschehens zu wohnortnahen Händler:innen motiviert werden können.

Zu prüfen ist zudem, ob durch die Stadtgemeinde die Bereitstellung von privaten Flächen für Shared Mobility unterstützt, bzw. gefördert werden kann.

3.2.7 Integration E-Fahrzeuge fortführen

Bereits heute liegt der Anteil an E-Fahrzeugen in Carsharing-Flotten höher, als dies im gesamten deutschen Fahrzeugbestand der Fall ist. Die durchgeführte Studie zeigt auf, dass unter den Carsharing-Nutzenden einerseits weiterhin in Teilen eine gewisse Skepsis gegenüber E-Fahrzeugen vorhanden ist. Andererseits gibt es auch Anzeichen dafür, dass ein gewisses Interesse an E-Fahrzeugen vorhanden ist und **Carsharing hier ideale Gelegenheiten bietet, um (erstmalig) E-Fahrzeuge zu nutzen.**

Daher wird empfohlen, den Anteil an E-Fahrzeugen in der Carsharing-Flotte moderat, aber kontinuierlich, zu steigern. Empfohlen wird, dass seitens der Stadtgemeinde der erforderliche Ausbau der Ladeinfrastruktur gezielt vorangetrieben wird. Anbieterseitig sollte, unter Berücksichtigung der ökonomischen Möglichkeiten, der Anteil der E-Fahrzeuge in der Flotte vorangetrieben werden.

3.2.8 Geschäftliche Carsharing-Nutzung fördern

Die vorliegende Studie zeigt erstmalig auf, dass Carsharing auch bei nicht-privaten Nutzenden deutliche Effekte im Sinne einer Reduktion des Fuhrparks und einer damit einhergehenden Anpassung der Verkehrsmittelwahl für dienstliche Zwecke bewirkt. Hierbei sind mit Solo-Selbständigen und Unternehmen mit geringer Mitarbeiterzahl einerseits und größeren Unternehmen andererseits zwei klar unterschiedliche Zielgruppen zu differenzieren.





Zur Förderung der Carsharing-Nutzung in diesen beiden Zielgruppen sind unterschiedliche Maßnahmen denkbar. Mit Blick auf sich selbständig Machende sollten die Vorteile von Carsharing bereits im Gründungsprozess kommuniziert werden, etwas im Zuge von Existenzgründungsberatungen, die typischer Weise von Industrie- und Handelskammer sowie Handwerkskammern oder aber auch der lokalen Wirtschaftsförderung angeboten werden. Hier sollte unterstützt durch die Stadtgemeinde die Thematik „kosteneffizienter Fuhrpark“ als Informationsbaustein des lokalen Carsharing-Anbieters in entsprechende Beratungsprozesse integriert werden. Denkbar sind hier auch gesonderte Webinare, wie sie z. B. der Verband der Gründer und Selbständigen (VGSD) regelmäßig anbietet. Hier wäre zu prüfen, ob z. B. in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Carsharing ein solches Webinar angeboten werden kann.

Größere Unternehmen sollten gezielt auf Möglichkeiten der Einbindung von Carsharing in den Fuhrpark kontaktiert werden. Hier ist zu prüfen, ob und wie der lokale Carsharing-Anbieter durch die Stadtgemeinde bei der gezielten Ansprache unterstützt werden kann. Ebenso ist zu prüfen, wie verstärkt etwa durch Instrumente des Mobilitätsbauortsgesetzes bei Bauvorhaben größerer Unternehmen Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements als attraktive Alternative zur Errichtung von Stellplätzen etabliert und in diesem Zug die Nutzung von Shared Mobility inkl. Carsharing bei größeren Firmen gefördert werden können.





4 Methodik

4.1 Übersicht Datenquellen

Für die Durchführung der Studie wurden grundsätzlich die folgenden Datenquellen herangezogen:

- Daten des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2023 für Bremen
- Backend-Daten der Carsharing-Anbieter
- Daten der durchgeführten Befragung
- Randverteilung der durch das Einwohnermeldeamt gezogenen repräsentativen Stichprobe

Für die Ermittlung vergleichender Kennzahlen wurde zum einen der Evaluationsstandard des Bundesverbands Carsharing (bcs) herangezogen. Ergänzend wurde zudem die im Endbericht der Evaluation 2018 durchgeführte Berechnungsmethode berücksichtigt¹.

In den folgenden Unterkapiteln werden die verwendeten Datenquellen vertiefend beschrieben.

4.2 SrV-Daten

Das von der TU Dresden geleitete Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV“ erfasst u. a. Angaben zu in Haushalten verfügbaren und genutzten Mobilitätsangeboten sowie, die durch die Haushaltsmitglieder zurückgelegten Wege an festgelegten Stichtagen. Die im Jahr 2023 für Bremen erhobenen SrV-Daten wurden für die Evaluation zur Verfügung gestellt. Insgesamt stehen Informationen von 2.993 Personen aus 1.327 Haushalten zur Verfügung, die in Summe 10.102 Wege protokolliert hatten.

Die Daten liegen in drei getrennten Datensätzen vor. Über die Schlüsselvariablen „laufende Nummer des Haushalts“ (Variable HHNR) und „laufende Nummer der Person im Haushalt“ (Variable PNR) ist eine Verknüpfung der Informationen möglich.

Für die Auswertungen werden die Daten jeweils mit der im Datensatz bereits vorhandenen GewichtungsvARIABLE für Standardauswertungen (Variablen Gewicht_HH, Gewicht_P bzw. Gewicht_W) gewichtet.

Hinsichtlich der erhobenen Daten ergeben sich mit Blick auf die zu untersuchende Fragestellung einige methodische Einschränkungen. Die Stichtagserhebungen wurden ausschließlich an Werktagen von Dienstag bis Donnerstag durchgeführt. Fahrten wie Wochenendausflüge oder größere Einkäufe am Wochenende sind somit in den erhobenen Wegeprotokollen nicht vorhanden. In den vorliegenden Wegeprotokollen sind zudem nur 23 Wege, bei denen Carsharing von Fahrenden genutzt wurde, sowie ein weiterer Weg, bei dem Carsharing als Mitfahrgelegenheit genutzt wurde. Diese Fallzahl ist zu gering, um die mit Carsharing zurückgelegten Wege vergleichend zu anderen Wegen weiter auszuwerten.

Im Personendatensatz ist keine Information enthalten, ob eine Person bei einem Carsharing-Dienstleister registriert ist. Jedoch wurde auf Personenebene erhoben, wie häufig unterschiedliche Verkehrsmittel in den vergangenen zwölf Monaten genutzt wurden. Hier wurde die Nutzungshäufigkeit eines Carsharing-Fahrzeugs erfasst (Variable V_NUTZH_CARSHARE), jedoch nicht differenziert zwischen der Nutzung als fahrzeugführender Person und der Nutzung als mitfahrender Person.

In den Daten finden sich daher auch bei Minderjährigen angegebene Nutzungshäufigkeiten für Carsharing, deren Anteile höher liegen als in der Altersgruppe ab 65 Jahren. Die Information für sich lässt sich

¹ Vgl. team red (2018): Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen, S.51, verfügbar unter https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/2017-Analyse-zur-Auswirkung-des-Car-Sharing-in-Bremen_Team-Red-Endbericht.pdf





daher ebenfalls nicht direkt dazu verwenden, um registrierte Carsharing-Nutzende trennscharf zu identifizieren.

Für die Analysen wurden die Daten daher dahingehend aufbereitet, dass aus der Nutzungshäufigkeit der Haushaltsmitglieder ein Haushalt dann als „Carsharing-Haushalt“ kategorisiert wurde, wenn für mindestens ein Haushaltsmitglied die Information vorliegt, dass Carsharing in den vergangenen zwölf Monaten mindestens an ein bis zwei Tagen je Vierteljahr genutzt wurde. Die Nutzungshäufigkeit „seltener“ wurde nicht zur Kategorisierung als Carsharing-Haushalt herangezogen, da sonst die auf die Bevölkerung hochgerechnete Anzahl Nutzender den tatsächlichen Wert erheblich überschritten hätte.

4.3 Backend-Daten der Carsharing-Anbieter

In Vorbereitung der Evaluationsstudie wurden alle in Bremen aktiven Carsharing-Anbieter durch die Senatsverwaltung kontaktiert und um Unterstützung bei der Durchführung der Studie gebeten. Diese Anfrage wurde durch den Anbieter cambio positiv beantwortet. Von den beiden anderen Anbietern erfolgte keine bzw. mit Verweis auf die geringe Flottengröße keine positive Rückmeldung.

Der teilnehmende Anbieter cambio verfügt in Bremen über eine Flotte von rund 650 Fahrzeugen. In Bremen waren zum Start der Befragung im Mai 2025 rund 28.000 Nutzende registriert. Für die Gewichtung der Daten wurde die Anzahl der Registrierten je Nutzungshäufigkeitsgruppe gemäß dem bcs-Standard übermittelt.

Ebenso wurde durch cambio eine Liste der derzeit betriebenen Stationen inkl. ergänzender Informationen zu Stationsgröße, Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen sowie die Verortung auf öffentlichem oder privatem Grund zur Verfügung gestellt.

4.4 Daten aus den Befragungen

Um die Vergleichbarkeit der Studie zu den Ergebnissen aus 2018 zu ermöglichen, wurde der damalige Fragebogen weitgehend übernommen. Die Befragung wurde als Online-Befragung durchgeführt und richtete sich an drei Zielgruppen:

- Privatpersonen, die bei einem Carsharing-Anbieter angemeldet sind
- Personen, die als Selbständige oder in einer (für Mobilität) verantwortlichen Position für eine Firma/Institution/Behörde Carsharing-Nutzende sind
- Repräsentative Bevölkerungsstichprobe als Vergleichsgruppe

Ausgewählte Personen der Bevölkerung wurden postalisch auf Grundlage einer Einwohnermeldeamtsstichprobe (einstufige Zufallsstichprobe) angeschrieben und um Teilnahme an der Befragung gebeten. Carsharing-Nutzende wurden gruppiert nach Nutzungshäufigkeit in den vergangenen zwölf Monaten durch den Carsharing-Betreiber per E-Mail kontaktiert. Angeschrieben wurden alle registrierten Nutzenden, sofern sie einer Kontaktaufnahme zugestimmt hatten.

Zur Steigerung der Teilnahme hatten die Befragten die Möglichkeit, an einem Gewinnspiel teilzunehmen. Carsharing-Nutzende erhielten zudem eine Erinnerung per E-Mail. Die Befragungsdurchführung erfolgte im Zeitraum zwischen dem 22. Mai und dem 23. Juni 2025.





4.4.1 Realisierte Stichproben

Durch Cambio konnten insgesamt 25.457 Nutzende kontaktiert werden, die dem Erhalt von Newslettern und Mailings zugestimmt haben. Für die repräsentative Bevölkerungsbefragung wurden 7.000 zufällig aus dem Einwohnermeldeamt gezogene Personen angeschrieben.

In Summe nahmen 4.408 Personen an den beiden Befragungen teil. Mit 3.176 ausgefüllten Fragebögen entfällt dabei der Großteil der Datensätze auf private Carsharing-Nutzende. Weitere 188 Datensätze stammen von Carsharing-Firmenkunden.

Zusätzlich liegen 1.044 ausgefüllten Fragebögen aus der repräsentativen Bevölkerungsbefragung vor. Somit wurde bei der Nutzendenbefragung eine Ausschöpfungsquote von 13% erzielt, bei der Bevölkerungsbefragung lag der Rücklauf bezogen auf die bereinigte Bruttostichprobe (ca. 500 Briefe konnten hier nicht zugestellt werden) bei rund 15%.

In Abbildung 1 ist die Teilnahme an der Befragung im Zeitverlauf dargestellt. Gut zu erkennen ist dabei der steile Anstieg infolge des Versands der Erinnerungsmail für Carsharing-Nutzende am 10.06.2025.

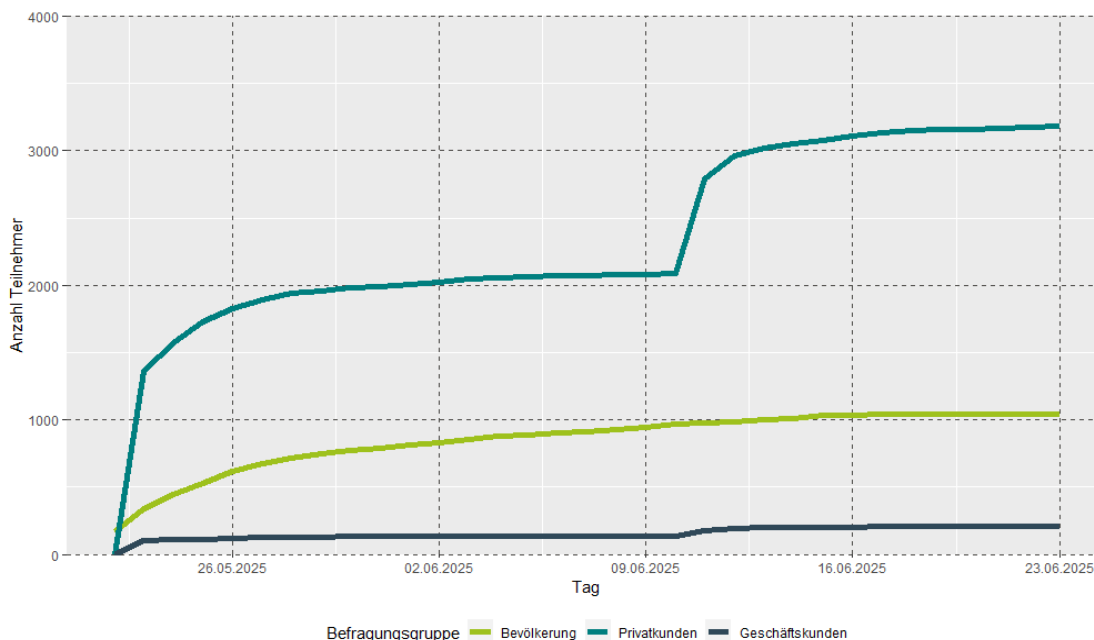


Abbildung 1: Befragungsteilnahme im Zeitverlauf

Die mittlere Ausfülldauer (Median) lag bei der Bevölkerungsbefragung bei 9,7 Minuten. Private Carsharing-Nutzende benötigten im Mittel 16,6 Minuten und Firmenkunden 6,1 Minuten.

4.4.2 Gewichtung der Daten

Die in Befragungen realisierten Anteile soziodemografischer Gruppen (= Ist-Struktur) weichen in der Regel von den tatsächlichen Anteilen (= Soll-Struktur) ab. Zwar wurden bei der durchgeführten Bevölkerungsbefragung die aus der Einwohnermeldeamtsstichprobe vorliegenden Randverteilungen bereits gut in der realisierten Stichprobe repräsentiert, jedoch konnten typische Verzerrungen (eine etwas höhere Teilnahmebereitschaft bei Männern und bei Älteren) beobachtet werden. Zur Angleichung der Verteilung der Stichprobe an die bekannte Randverteilung wurden die Daten nach Alter, Geschlecht und Stadtteil gewichtet.





Bei Befragungen von Carsharing-Nutzenden lässt sich wie bei vielen vergleichbaren Erhebungen feststellen, dass die Umfragen-Teilnahmebereitschaft mit der Carsharing-Nutzungshäufigkeit korreliert. Bei der Durchführung der Studie wurden die Zugangslinks differenziert nach Nutzungshäufigkeitskategorien ausgesendet, so dass anhand des genutzten Befragungslinks die Zugehörigkeit zu einer Kategorie identifiziert werden konnte. Die Anteile der Nutzenden nach Nutzungshäufigkeitskategorie wurden durch den beteiligten Carsharing-Anbieter zur Verfügung gestellt. Mit Hilfe dieser Informationen konnten die Daten der Nutzendenbefragung mittels Gewichtung zumindest an die Strukturen der Grundgesamtheit angeglichen werden.

4.5 Zuordnung der Daten zu übergeordneten Fragestellungen

Die verfügbaren Datenquellen wurden wie folgt zur Beantwortung der übergeordneten Fragestellungen herangezogen:

- SrV-Daten:
 - Ermittlung Effekte auf den Fahrzeugbestand
 - Ermittlung der Effekte auf Fahrleistungen und Verkehrsmittelnutzung
 - Sozial-ökonomischer Hintergrund der Carsharing-Nutzung
- Backend-Daten Carsharing-Anbieter
 - Ermittlung der Quoten
 - Gewichtete Hochrechnung der Effekte
- Daten Einwohnermeldeamt und Bevölkerungsbefragung, u. a.
 - Gewichtung der Befragungsdaten der Bevölkerungsbefragung
 - Ermittlung Bekanntheit und Nutzung der Angebote
 - Hemmende und motivierende Faktoren zur Carsharing-Nutzung
- Nutzendenbefragung, u. a.
 - Effekte Firmenkunden
 - Datengrundlage für die Ermittlung der Quoten
 - Ermittlung Verlagerungseffekte
 - Bewertung der Stationen
 - Bewertung weiterer Angebotsmerkmale inkl. „smumo“

4.6 Berechnung Quoten zum Pkw-Bestand

Die verkehrsentlastende Wirkung hinsichtlich des Pkw-Bestands wird mittels Quoten gemessen, die reduzierte und vermiedene Fahrzeuge in das Verhältnis zu den für das zu evaluierende Carsharing-Angebot eingesetzten Fahrzeugen setzt. Seit der Durchführung der letzten Evaluation des Carsharing-Angebots in Bremen im Jahr 2018 wurde seitens des Bundesverbands CarSharing e.V. (bcs) ein Evaluationsstandard zur Berechnung solcher Quoten erarbeitet². Da dieser in einigen Berechnungsschritten von den 2018 für Bremen durchgeführten Rechenschritten abweicht, jedoch die im vorliegenden Bericht durchgeführten Berechnungen sowohl zu den damaligen Ergebnissen als auch zu anderen, nach dem bcs-Standard durchgeführten Evaluationen vergleichbar sein sollen, werden die Quoten sowohl nach dem bereits 2018 angewandten Berechnungsverfahren als auch nach dem bcs-Standard berechnet.

² Bundesverband CarSharing e.V. „Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen“; https://www.carsharing.de/sites/default/files/download/2025-04/Evaluationsstandard%20Verkehrsentlastende%20Wirkung%20von%20Carsharing%20messen_2025_V1.2.1_0.pdf





4.6.1 Bedeutung der Quoten

Zur Evaluation von Carsharing-Angeboten sind folgende Begrifflichkeiten etabliert:

Reduktionsquote: Gemessen wird die Anzahl der Fahrzeuge, die sich heute in einem Haushalt befinden. Als Vergleichswert wird die Anzahl der Fahrzeuge erhoben, die zwölf Monate vor der Anmeldung bei einem Carsharing-Anbieter in dem Haushalt verfügbar waren. Hochgerechnet auf alle Registrierten wird aus der Differenz der beiden Werte die Anzahl der reduzierten Fahrzeuge aufsummiert und zur Anzahl der eingesetzten Carsharing-Fahrzeuge in Beziehung gesetzt. Werden also z. B. 1.000 Fahrzeuge reduziert und setzt der Carsharing-Anbieter 100 Fahrzeuge ein, ergibt sich hieraus eine Reduktionsquote von 1:10.

Vermeidungsquote: Gemessen wird die Anzahl der Fahrzeuge, die sich heute in einem Haushalt befinden. Als Vergleichswert wird die hypothetische Anzahl der Fahrzeuge erhoben, die in dem Haushalt verfügbar wären, wenn es den (oder die) Carsharing-Anbieter nicht mehr gäbe. Hochgerechnet auf alle Registrierten wird aus der Differenz der beiden Werte die Anzahl der vermiedenen Fahrzeuge aufsummiert und zur Anzahl der eingesetzten Carsharing-Fahrzeuge in Beziehung gesetzt. Werden also z. B. 1.000 Fahrzeuge vermieden und setzt der Carsharing-Anbieter 100 Fahrzeuge ein, ergibt sich hieraus eine Reduktionsquote von 1:10.

Ersetzungsquote: Die Ersetzungsquote fasst die Reduktions- und die Vermeidungsquote zusammen. In früheren Studien wurden hierzu die Anzahl der reduzierten und vermiedenen Fahrzeuge zusammenge-rechnet und zur Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge in Beziehung gesetzt. Im bcs-Standard wird bei der Berechnung der Ersetzungsquote hingegen berücksichtigt, ob ein solches Fahrzeug zuvor bereits reduziert wurde, so dass zunächst reduzierte und dann hypothetisch wieder angeschaffte Fahrzeuge nicht doppelt in die Berechnung mit eingehen. Aussage der Ersetzungsquote ist somit „Pro Carsharing-Fahrzeug wurden X private Pkw in den teilnehmenden Haushalten abgeschafft oder nicht neu angeschafft“.

In Tabelle 2 sind die Unterschiede in den Berechnungen der Quoten der Evaluation 2018 und des zwischenzeitlich entwickelten bcs-Standards aufgeführt.

Studie 2018		bcs-Standard
Datenbasis	Nicht-gewerbliche Nutzende mit Opt-In zur Ansprache per E-Mail	Nicht-gewerbliche Nutzende mit Opt-In zur Ansprache per E-Mail
Erhebungs-methodik	Online-Befragung	Online-Befragung
Berechnung Reduktionsquote	Differenz Pkw im Haushalt zwölf Monate vor Anmeldung zu heute	Differenz Pkw im Haushalt zwölf Monate vor Anmeldung zu heute
Berechnung Vermeidungsquote	Differenz Pkw im Haushalt heute zu hypothetisch ohne Carsharing	Wird nicht ausgewiesen
Berechnung Ersetzungsquote	Summe aus reduzierter und vermiedener Anzahl in Bezug zur Anzahl eingesetzter Fahrzeuge	Summe aus reduzierten Fahrzeugen und <u>zusätzlich</u> vermiedenen Fahrzeugen.
Gewichtung der Daten	Nach Nutzung in den vergangenen zwölf Monaten (ja/nein) aus Backend-Daten	Nach Nutzungshäufigkeit in den vergangenen zwölf Monaten in fünf Klassen. Erfassung Nutzungshäufigkeit durch Abfrage oder aus Backend-Daten





Studie 2018		bcs-Standard
Korrekturfaktor gewerbliche Nutzung	Keine Korrektur der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge	Korrektur der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge um Anteil der auf Firmentarife entfallenden Mietdauern
Korrekturfaktor mehrere Carsharing-Nutzende im Haushalt	Korrektur um Anzahl der Personen im Haushalt, die Carsharing nutzen	Keine Korrektur
Korrekturfaktor Anteil Carsharing bei Reduktion / Vermeidung	Berechnung in unterschiedlichen Szenarien je Angabe, welchen Anteil Carsharing bei der Reduktion/Vermeidung zugemessen wird	Keine Korrektur

Tabelle 2: Vergleich Berechnungen Studie 2018 zu bcs-Standard

4.6.2 Vergleichsquoten zur Evaluation 2018

Zur Berechnung der Quoten wurde analog zu den Berechnungen von 2018 vorgegangen. Berechnet wurde zunächst die Differenz der aktuell im Haushalt befindlichen Pkw zum Pkw-Bestand zwölf Monate vor der Anmeldung (Reduktion) sowie die Differenz zwischen aktuellem Bestand und hypothetischer Anzahl an Fahrzeugen im Haushalt bei Wegfall des Carsharing-Angebotes (Vermeidung). Die Anzahl wurde dann hinsichtlich der Anzahl der Personen im Haushalt korrigiert, die Carsharing nutzen, da ein Pkw im Haushalt nur einmalig abgeschafft werden kann, selbst wenn mehrere Personen Carsharing nutzen.

Für die Ableitung der in Summe abgeschafften Pkw wurden dann vier Varianten berechnet, in Abhängigkeit von dem gesondert abgefragten Anteil des Carsharings an einer erfolgten Abschaffung:

- *Uneingeschränkt*: Die Anzahl der Fahrzeuge wird nicht hinsichtlich des durch die Befragten genannten Anteils bei der Abschaffung eingeschränkt
- *Niedrig*: Gewertet werden nur abgeschaffte Fahrzeuge, wenn bei der Abschaffung Carsharing laut den Angaben der Befragten einen „sehr großen“ Anteil hatte
- *Mittel*: Gewertet werden nur abgeschaffte Fahrzeuge, wenn bei der Abschaffung Carsharing laut den Angaben der Befragten mindestens einen „eher großen“ Anteil hatte
- *Hoch*: Gewertet werden nur abgeschaffte Fahrzeuge, wenn bei der Abschaffung Carsharing laut den Angaben der Befragten mindestens „teilweise mitentscheidend“ war.

Die Summen wurden dabei jeweils mit den gewichteten Daten (vgl. Kap. 4.4.2) berechnet und dann auf die Gesamtzahl der durch den Carsharing-Anbieter gemeldeten Registrierten hochgerechnet.

Allgemein erfolgt somit die Ableitung der Anzahl der abgeschafften Fahrzeuge nach der folgenden Formel:

$$N_{\text{reduzierte Fahrzeuge}} = \sum_{TN} \frac{N_{(\text{Abschaffung}|\text{Anteil CS})}}{N_{\text{CS-Mitglieder im HH}}} \times \text{Gewicht}_{\text{Hochrechnung}}$$

Über jeden Befragungsteilnehmer wird die Anzahl der abgeschafften Fahrzeuge aufsummiert. Je nach Variante wird ein Fahrzeug nur dann gezählt, wenn Carsharing einen entsprechenden Anteil hat, in der Variante „niedrig“ also entsprechend nur dann, wenn Carsharing einen sehr hohen Anteil hat, in der uneingeschränkten Variante für alle genannten Fahrzeuge. Analog hierzu wurde bei der Ermittlung der vermiedenen Fahrzeuge vorgegangen, wobei hierbei für die Varianten die Schätzwerte 100%, 80%, 60% und 40% für den Anteil des Carsharings an der Vermeidung eingesetzt wurden, da die entsprechende Zusatzfrage aufgrund der Länge des Fragebogens nicht gestellt wurde.





4.6.3 Quoten nach bcs-Standard

Die Berechnung von Quoten nach dem bcs-Standard erfolgt explizit nur für Privatanwender des Carsharing-Angebots. Hierzu wird auch die im Einsatz befindliche Fahrzeugflotte um den Anteil der durch Firmenkunden gebuchten Nutzungszeit rechnerisch reduziert (vgl. Kap. A.3 des bcs-Evaluationsstandards).

Für die durchgeführte Untersuchung liegen entsprechende Werte zur Berechnung der um Firmenkunden bereinigten Nutzendenzahl sowie um die Nutzung von Firmen rechnerisch reduzierten Flottengröße nicht vor. Zur Schätzung der Größen wurde auf die Ergebnisse der Befragung zurückgegriffen. In dieser konnten rund 6% der Teilnehmenden als Nicht-Privat-Nutzer identifiziert werden. Die Anzahl der Privatanwender wurde daher für die Berechnungen der Quoten nach bcs-Standard um 6% auf 26.489 Personen reduziert.

Gleichzeitig geben Geschäftskunden in der Befragung eine im Durchschnitt fast doppelt so häufige Nutzungsintensität an wie privat Nutzende. Die rechnerische Anzahl der Fahrzeuge wurde daher um 9% auf 592 reduziert.

Die Berechnung der Quoten erfolgt dann mit diesen Eckdaten entsprechend der im Evaluationsstandard Version 1.2 in Kapitel A.7 definierten Vorgehensweise, die wir hier verkürzt und sinngemäß wiedergeben:

Berechnung Ersetzungsquote:

Bildung von zwei Gruppen:

Alle Befragten (Datensätze) werden in zwei verschiedene Gruppen sortiert:

- Gruppe A enthält alle Befragten, die heute genauso viele oder mehr Pkw besitzen als vor der Teilnahme am Carsharing.
- Gruppe B enthält alle Befragten, die heute weniger Pkw besitzen als vor der Teilnahme am Carsharing.

Für Gruppe A:

Ermittlung der Anzahl der vermiedenen Fahrzeuge aus der Differenz zwischen hypothetischer Zahl Pkw im Haushalt ohne Carsharing und heutiger Zahl Pkw im Haushalt. Wurde von befragten Personen in einzelnen Datensätzen angegeben, dass es ohne das / die Carsharing-Angebot(e) weniger Pkw im Haushalt gäbe als zum Befragungszeitpunkt (Zahl zusätzliche Pkw ohne Carsharing < 0), wird die Zahl der zusätzlichen Pkw ohne Car-Sharing für die vorliegende Berechnung gleich 0 gesetzt.

Für Gruppe B:

Die Berechnung der vermiedenen Neuanschaffungen in Gruppe B erfolgt zunächst analog zu der von Gruppe A. Von dem resultierenden Wert wird dann aber pro Datensatz die Zahl der bereits abgeschafften Pkw abgezogen.

Zusammenführung und Hochrechnung:

Die (gewichteten) Werte beider Gruppen werden aufsummiert. Mit dem Quotienten aus registrierten Privatkunden und Anzahl aus der Befragung in die Berechnung eingehender Fälle erfolgt dann die Hochrechnung für das untersuchte Carsharing-Angebot.

Berechnung der Reduktionsquote





Die Berechnung der abgeschafften Pkw aus den Informationen Pkw im Haushalt zwölf Monate vor der Anmeldung und aktuellem Pkw-Bestand. Analog zur Ersetzungsquote werden die gewichteten Werte aufsummiert. Die Hochrechnung erfolgt analog zur Ersetzungsquote mit dem Quotienten aus registrierten Privatkunden und Anzahl aus der Befragung in die Berechnung eingehender Fälle.





5 Carsharing-Nutzende und Nicht-Nutzende: Struktur, Einstellungen und Verhalten

5.1 Erreichte Zielgruppen

Die nachfolgenden statistischen Kennzahlen beziehen sich auf die soziodemografisch-gewichteten Ergebnisse der repräsentativen Befragung. Ungewichtete Detailergebnisse für die Carsharing-Privat-kund:innen folgen im Unterkapitel 5.2.

18% der Führerscheinbesitzenden in der Stadtgemeinde nutzen der Repräsentativbefragung zufolge das stationäre Angebot von cambio, 4% zusätzlich „smumo“, das free-floating-Angebot von cambio, 1% Flinkster³.

Vergleichsweise groß sind die Unterschiede in der repräsentativen Bevölkerungsbefragung bezüglich der Nutzenden von Carsharing nach Alterskohorten: Während die **mittleren Altersgruppen überrepräsentiert** sind, sind die unter 26-Jährigen und insbesondere die über 70-Jährigen unterrepräsentiert.

Diese beiden Gruppen bieten Potenziale für die Gewinnung zukünftiger Neukund:innen. Wobei Jüngere – insbesondere, wenn sie bislang noch über kein eigenes Auto verfügen – vermutlich leichter von den Vorteilen von Carsharing überzeugt werden können.

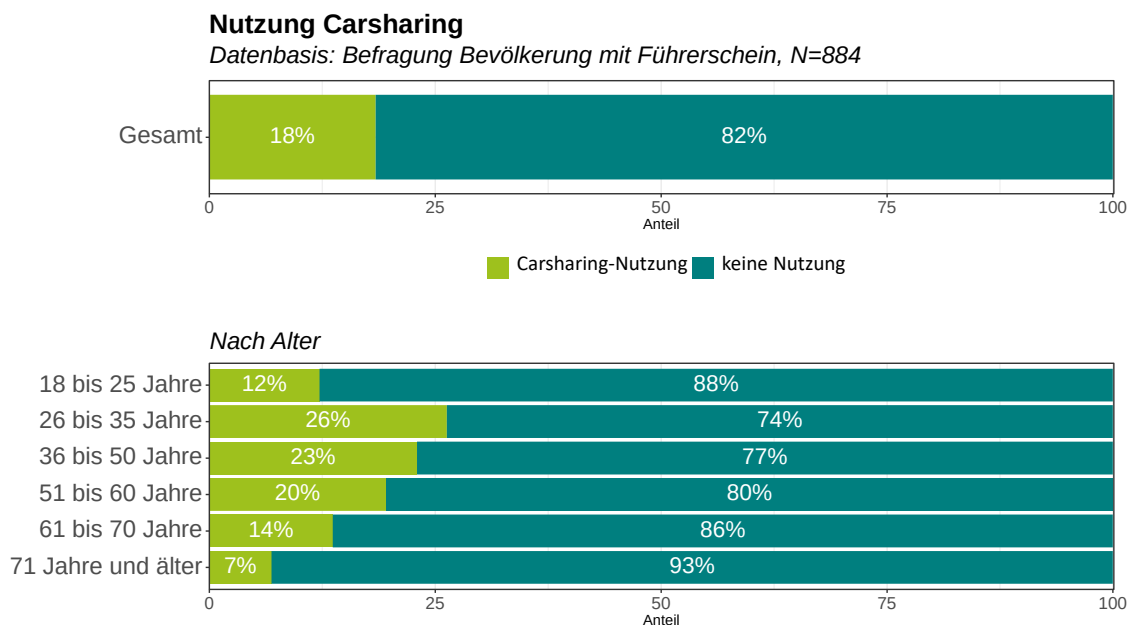


Abbildung 2: Nutzung Carsharing nach Alter

Ähnlich verhält es sich mit der Verteilung der Führerscheininhaber:innen nach Geschlecht: **Während 23% der Männer Carsharing in Bremen nutzen, trifft dies lediglich auf 13% der Frauen zu.**

³ Generell ergeben sich in Befragungen hier oftmals höhere Nennungsanteile für die Carsharing-Nutzung, als dies rechnerisch anhand der tatsächlichen Anzahl registrierter Nutzender zu erwarten wäre. Dies ist auch in der vorliegenden Studie der Fall.



Nutzung Carsharing

Datenbasis: Befragung Bevölkerung mit Führerschein, N=884

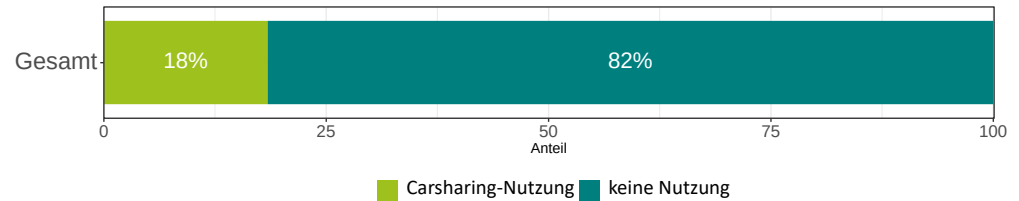


Abbildung 3: Nutzung Carsharing nach Geschlecht

Wie in vielen Studien bereits festgestellt, gibt es hinsichtlich des **Bildungsgrades** deutliche Unterschiede zwischen Carsharing-Nutzenden und Nicht-Nutzenden: Während Personen ohne Schulabschluss oder mit einfachem Abschluss in der Carsharing-Nutzerschaft nur unterdurchschnittlich häufig anzufinden sind, wird das Angebot insbesondere von Personen mit (Fach)-Hochschulabschluss genutzt. **Rund zwei Drittel der befragten Nutzenden verfügen über einen akademischen Abschluss.**

Bildungsgrad der Befragten

Datenbasis: Befragung Bevölkerung, N=997

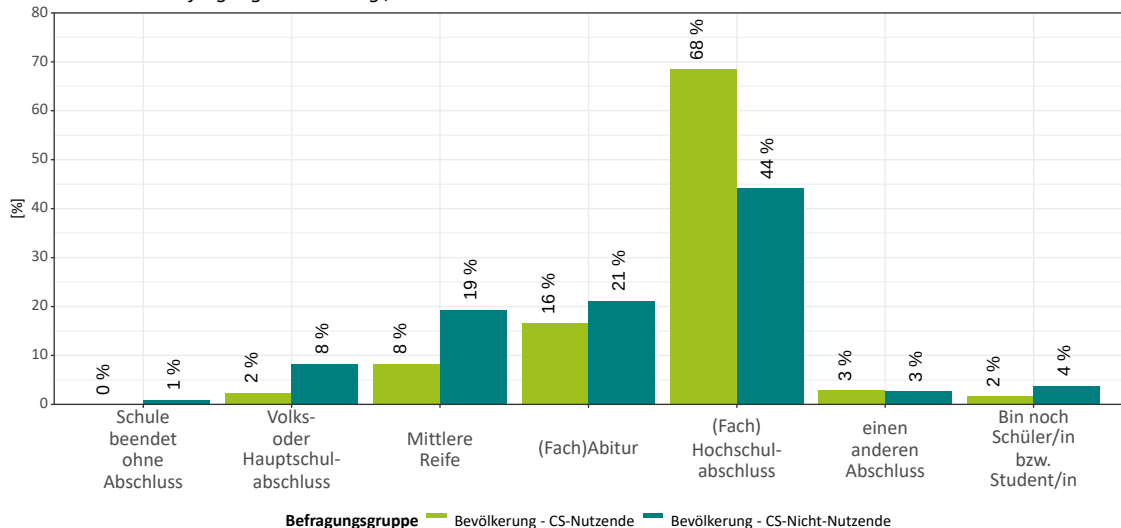


Abbildung 4: Bildungsgrad der Befragten Nutzenden und Nicht-Nutzenden

Die deutlichen Unterschiede im Bildungsgrad spiegeln sich auch im Vergleich des Haushaltsnettoeinkommens wider. **Unter den Carsharing-Nutzenden überwiegen die gehobenen Einkommensgruppen.**

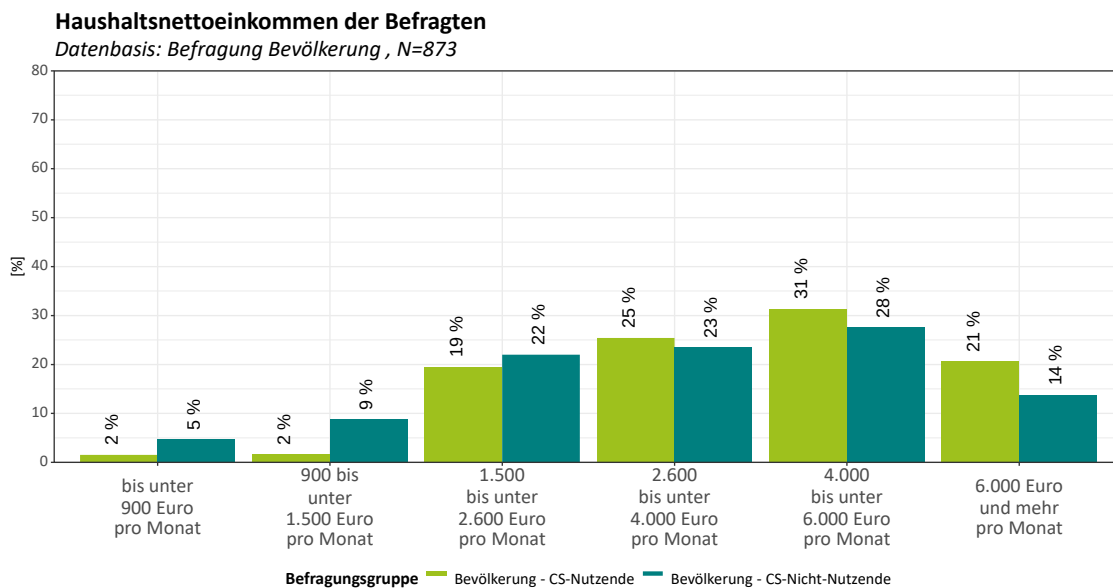
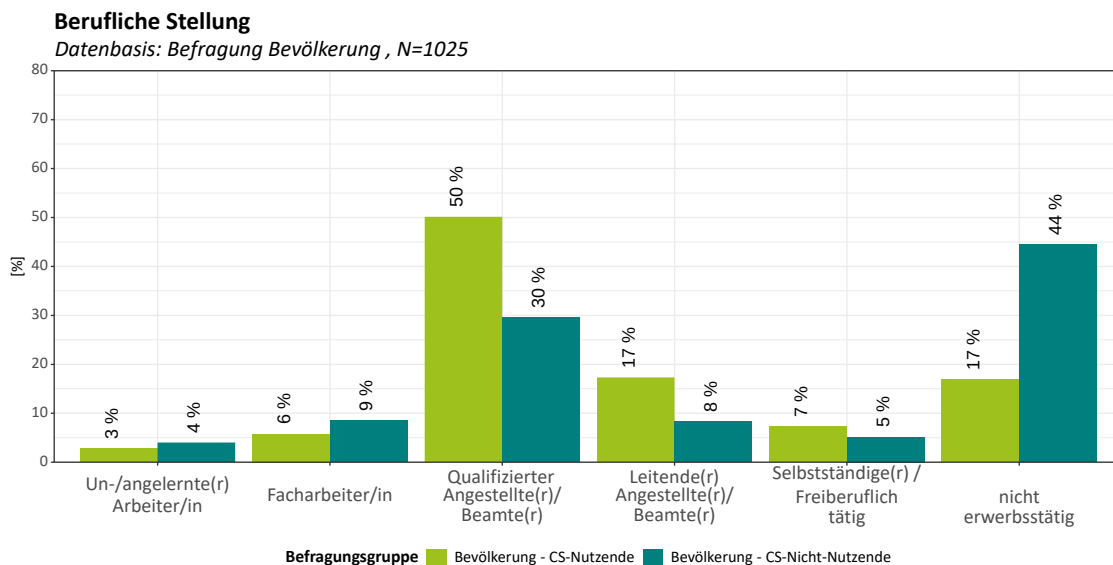


Abbildung 5: Haushaltsnettoeinkommen der Befragten Nutzenden und Nicht-Nutzenden

Dass die Carsharing-Nutzenden vor allem den mittleren Generationen angehören, spiegelt sich auch in der Erwerbstätigkeit und in der beruflichen Stellung: Während in der Gesamtbevölkerung 44% nicht erwerbstätig sind, trifft dies auf lediglich 17% der Carsharing-Kund:innen in Bremen zu. **Zwei Drittel der Carsharing-Mitglieder sind Angestellte bzw. Beamte.**



Und: 19% der Führerscheininhaber ohne Migrationshintergrund und 16% derjenigen mit Migrationshintergrund nutzen Carsharing.

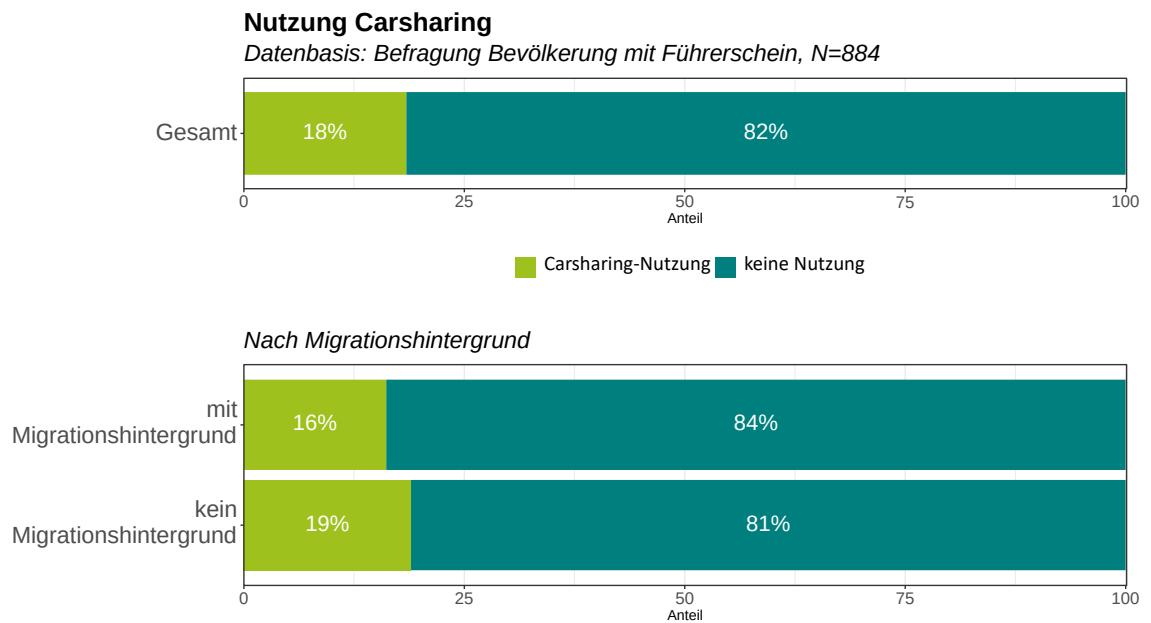


Abbildung 6: Nutzung Carsharing nach Migrationshintergrund

5.2 Struktur der Mitgliedschaft

Die nachfolgenden Ergebnisse dieses Unterkapitels beziehen sich auf die Ergebnisse der Carsharing-Nutzendenbefragung (Privatkund:innen) und dienen in erster Linie zur Vertiefung der Erkenntnisse des vorherigen Unterkapitels. Die Ergebnisse sind im strengen Sinne nicht repräsentativ, da die Grundgesamtheit der Carsharing-Nutzenden aufgrund nicht vorhandener statistischer Merkmale wie Alter und Geschlecht im Detail nicht bekannt ist, die Teilnahmequoten Verzerrungen beinhalten können und die Daten nicht soziodemografisch gewichtet sind.

Während zum Zeitpunkt der 2018 veröffentlichten Evaluation ca. 12.500 Personen bei einem Carsharing-Angebot in Bremen registriert waren, wurden für die vorliegende Studie über **28.000 registrierte Kund:innen** gemeldet. Deren Zahl hat sich somit seit der letzten Studiendurchführung mehr als verdoppelt.

Die per Nutzerbefragung erhobenen Daten widerspiegeln diese Entwicklung. Rund ein Drittel der 3.176 befragten Carsharing-Mitglieder:innen sind bereits seit mehr als acht Jahren Kund:innen, jede Zehnte ist hingegen Neukund:in (seit weniger als einem Jahr).



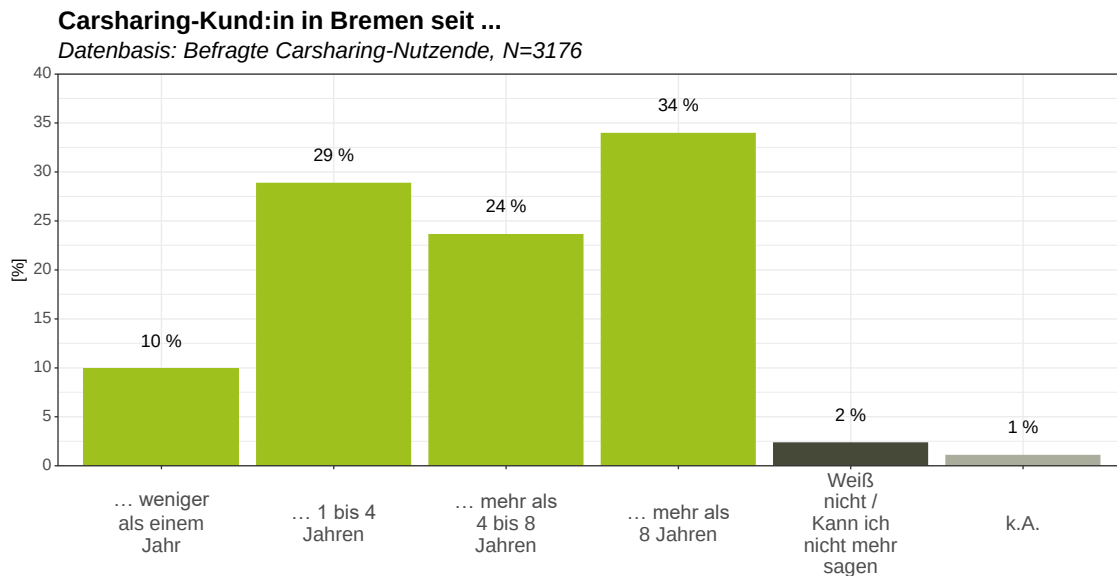


Abbildung 7: Dauer der Carsharing-Mitgliedschaft

Die meisten Mitglieder gehören den mittleren Altersgruppen an. Die Mitglieder unterscheiden sich bezüglich der **Mitgliedschaftsdauer vorrangig hinsichtlich der Altersstruktur**: Während 32% der Neumitglieder höchstens 35 Jahre alt sind, trifft dies nur auf 3% der Langzeitmitglieder zu. Hier überwiegen die Altersgruppen der über 50-Jährigen (74%). Zum Vergleich: Unter den Neumitglieder sind nur 41% über 50 Jahre alt.

Altersstruktur					
Datenbasis: Befragung Carsharing-Nutzende, N=3.176					
	Gesamt	Carsharing-Mitglied seit...			
		< 1 Jahr	1-4 Jahren	4-8 Jahren	> 8 Jahren
18 bis 25	3	11	4	1	-
26 bis 35	12	21	20	13	3
36 bis 50	25	26	25	31	22
51 bis 60	26	20	23	22	32
61 bis 70	22	15	18	22	28
Über 70	11	6	9	11	14
Keine Angabe	1	1	1	0	1

Tabelle 3: Soziodemografie der Carsharing-Mitglieder nach Dauer der Mitgliedschaft

An der **Geschlechterverteilung der Mitglieder** ändert sich **hingegen wenig**. Der Männerüberhang bleibt weitgehend unabhängig von der Mitgliedsdauer weiterhin bestehen.

Geschlechterstruktur

Datenbasis: Befragung Carsharing-Nutzende, N=3.176

	Gesamt	Carsharing-Mitglied seit...			
		< 1 Jahr	1-4 Jahren	4-8 Jahren	> 8 Jahren
Männlich	51	54	53	50	52
Weiblich	46	42	43	48	46
Divers	0	1	1	0	0
Keine Angabe	3	2	4	2	2

Tabelle 4: Soziodemografie der Carsharing-Mitglieder nach Dauer der Mitgliedschaft

Der Anteil der Mitglieder mit **Migrationshintergrund** nimmt ganz allmählich zu: Differenziert nach Migrationshintergrund zeigt sich, dass unter den Neukund:innen überproportional viele einen Migrationshintergrund besitzen. Dies lässt darauf schließen, dass Carsharing zunehmend neue Zielgruppen anspricht.

Carsharing-Kunde in Bremen seit...

Datenbasis: Befragte private Carsharing-Nutzende, N=3084

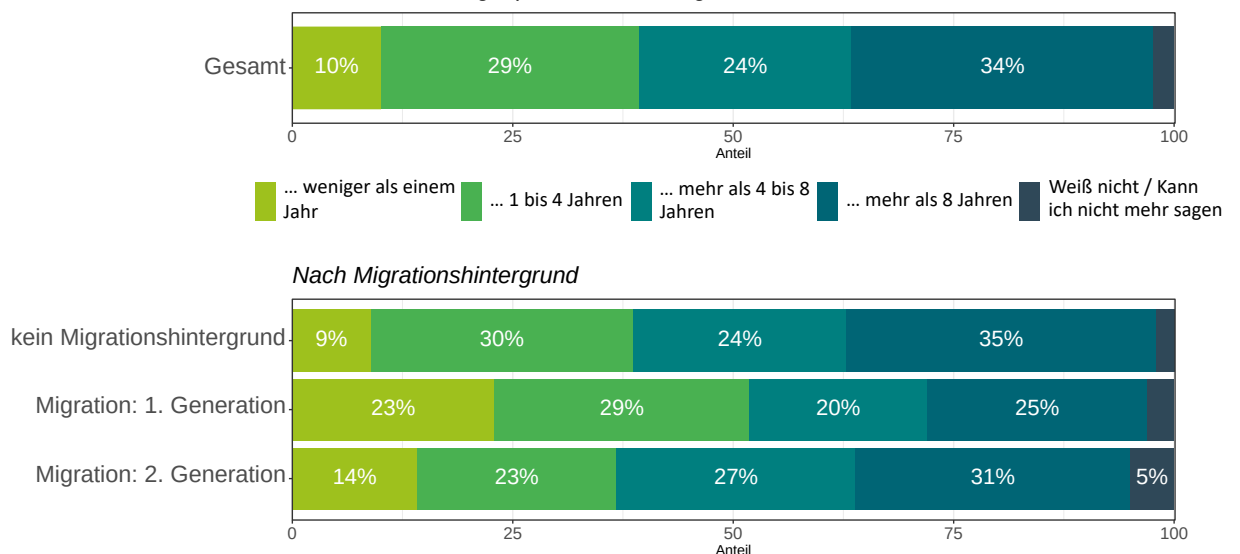


Abbildung 8: Mitgliedschaftsdauer nach Migrationshintergrund

Hinsichtlich räumlicher Aspekte kann anhand des Vergleichs der Anteile der Nutzenden in den durchgeführten Befragungen mit den Anteilen der Wohnbevölkerung in den einzelnen Stadtteilen gemäß der amtlichen Statistik festgestellt werden, dass insbesondere die **zentralen Stadtteile Neustadt, Östliche Vorstadt und Schwachhausen überproportional unter den Carsharing-Nutzenden** vertreten sind: Während in der Neustadt 8% der Gesamtbevölkerung wohnt, liegt der Anteil der Carsharing-Nutzenden dort bei 18%. In der Östlichen Vorstadt wohnen 5% der Bürger:innen, aber 17% der Carsharing-Nutzenden. In Schwachhausen sind 7% der Bevölkerung beheimatet, aber 15% der Carsharing-Kund:innen.

Deutlich unterrepräsentiert sind hingegen die Stadtteile des Stadtbezirks Nord.

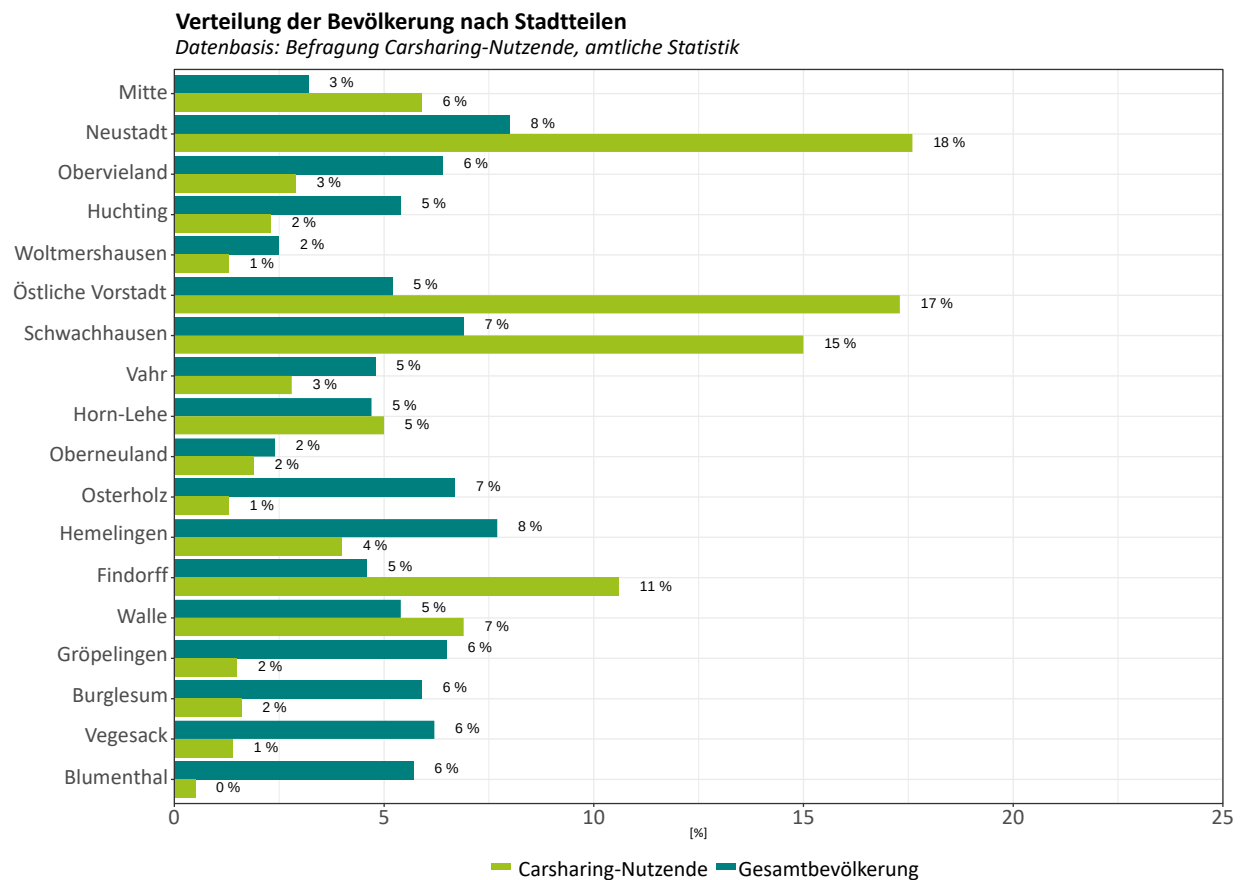


Abbildung 9: Vergleich Stadtteile Gesamtbevölkerung vs. Carsharing-Nutzende

Carsharing ist in Bremen weiterhin überwiegend unter Bildungsbürgern verbreitet. Mit Bezug auf den ökonomischen Status⁴ zeigt sich jedoch, dass Carsharing auch in Haushalten mit „sehr niedrigem“ ökonomischen Status häufiger genutzt wird als in Haushalten mit „niedrigem“ ökonomischen Status. Somit ermöglicht das Carsharing-Angebot auch Haushalten, die sich vermutlich keinen eigenen Pkw leisten können, Zugang zu automobiler Mobilität.

⁴ Dieser wird in der SrV auf Grundlage des monatlichen Nettoeinkommens des Haushalts sowie der gewichteten Haushaltsgröße nach neuer OECD-Skala ermittelt (s. https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2023_Methodenbericht.pdf?lang=de S. 17f).





Nutzung Carsharing im Haushalt

Datenbasis: SrV2023, Haushaltsdatensatz, N=1172

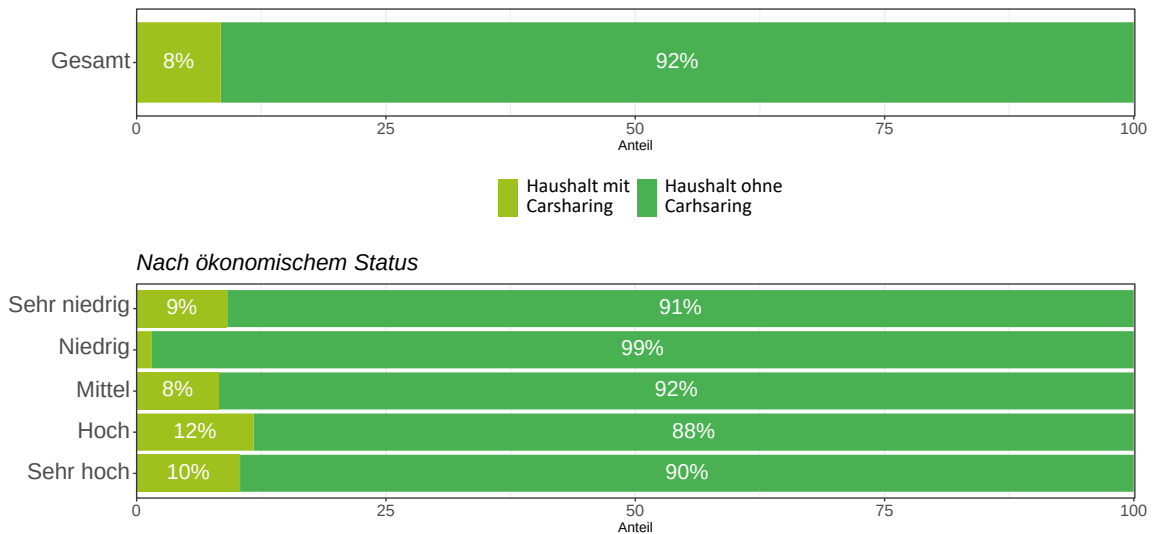


Abbildung 10: Haushalte mit Carsharing-Nutzung nach ökonomischem Status

5.3 Gründe für die Carsharing-Nutzung

Aufgrund der Länge des Fragebogens wurden einzelne Fragen im sogenannten „Split-Verfahren“ nur einem zufällig ausgewählten Teil der Interviewten eingeblendet. Hierzu gehört die Frage nach den „entscheidenden“ Gründen für die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs.

Am häufigsten wird die fehlende bzw. **umständliche Erreichbarkeit des Ziels mit öffentlichen Verkehrsmitteln** angegeben (75%), gefolgt von **Gepäck, das transportiert werden muss** (73%) sowie der Tatsache, dass **kein eigenes Auto verfügbar** ist (71%). 52% benennen die **spontane Verfügbarkeit des Fahrzeugs** als Grund für die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs, 45% geben **Bequemlichkeit** an, ebenfalls 45 % **Kosten** und 42% verweisen **auf mehrere hintereinander anzufahrende Ziele**.

Weniger häufig werden weitere Beweggründe genannt. Zu diesen gehören: Fehlende Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs (30%), mitreisende Personen (29%) und die aktuelle Wetterlage (20%).

Entscheidende Gründe für Carsharing-Nutzung

Datenbasis: Befragung Carsharing-Nutzende, N=3176

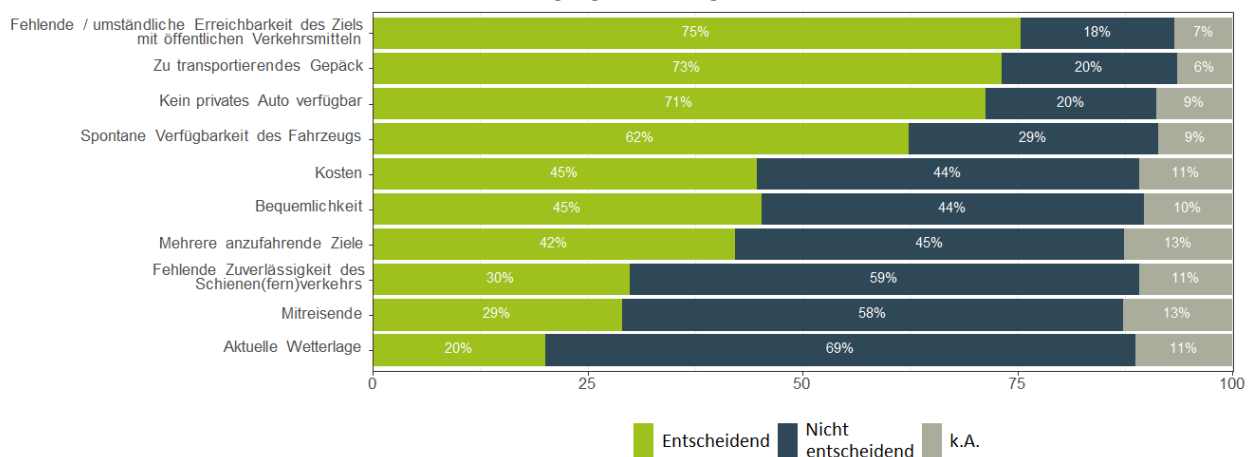


Abbildung 11: Entscheidende Gründe für Nutzung Carsharing





Soziodemografische Auffälligkeiten: Frauen nennen im Schnitt mehr Gründe (5,3) als Männer (4,7). Häufiger genannt als nutzungsentscheidend werden vor allem die fehlende bzw. umständliche Erreichbarkeit des Ziels mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Frauen: 84%, Männer: 69%), die aktuelle Wetterlage (25%:16%), das fehlende privat verfügbare Auto (75%:69%), die spontane Fahrzeugverfügbarkeit (66%:59%), Bequemlichkeit (49%:43%) und dass die Fahrten mehrere anzufahrende Ziele umfasst (45%:39%).

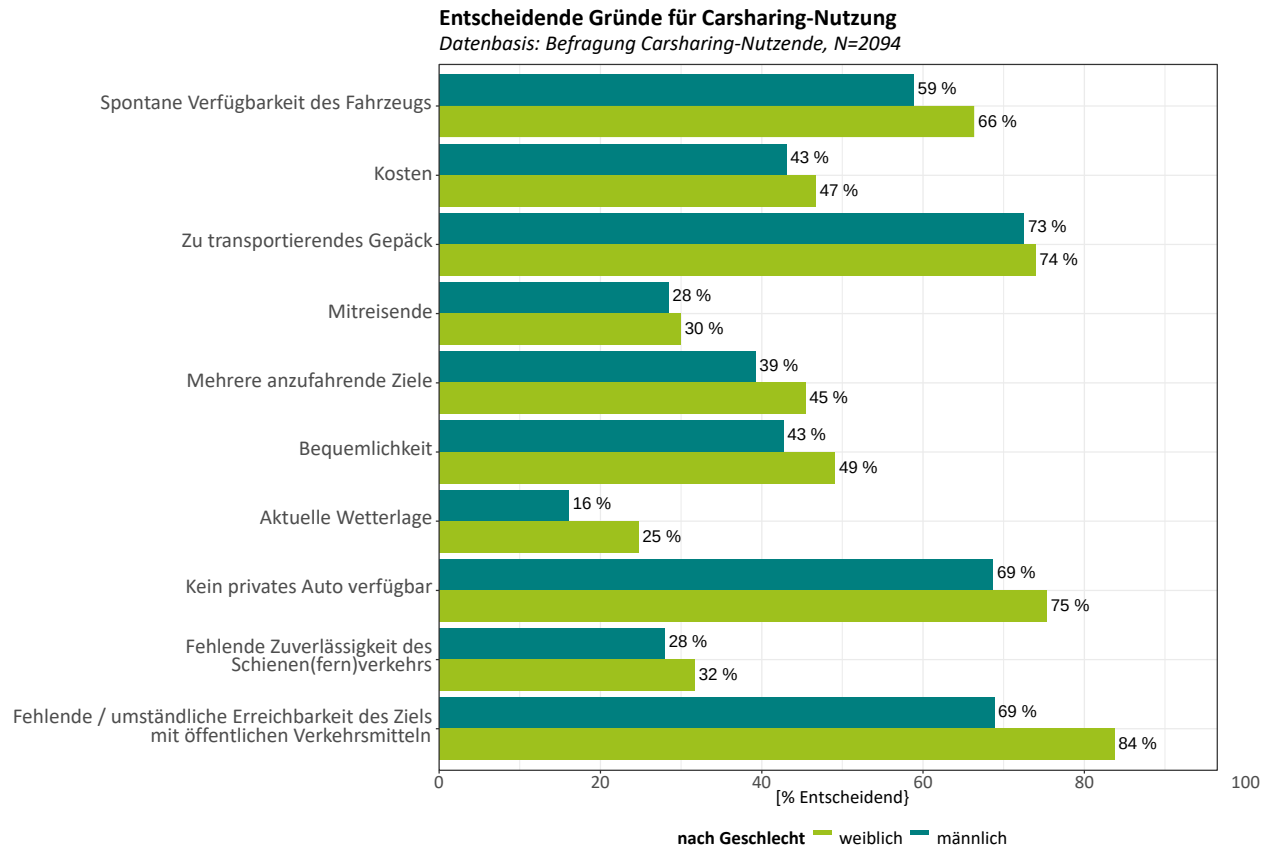


Abbildung 12: Entscheidende Gründe für Carsharing-Nutzung nach Geschlecht

Betrachtet man die entscheidenden Gründe für die Carsharing-Nutzung nach dem Alter der Mitglieder, ergibt sich folgendes Bild: Für die jüngeren Nutzenden spielen vor allem zu transportierendes Gepäck (unter 35 Jahre: 89%, 35-60 Jahre: 77%, über 60 Jahre: 62%), die Tatsache der fehlenden Verfügbarkeit eines eigenen Autos (82%:73%:65%) und die (angenommenen geringeren) Kosten (58%:47%:37%) eine maßgebliche Rolle. Und: Mitreisende andere Personen werden beinahe doppelt so häufig von den Jüngeren als Grund benannt (37%) wie von den über 60-Jährigen (21%).



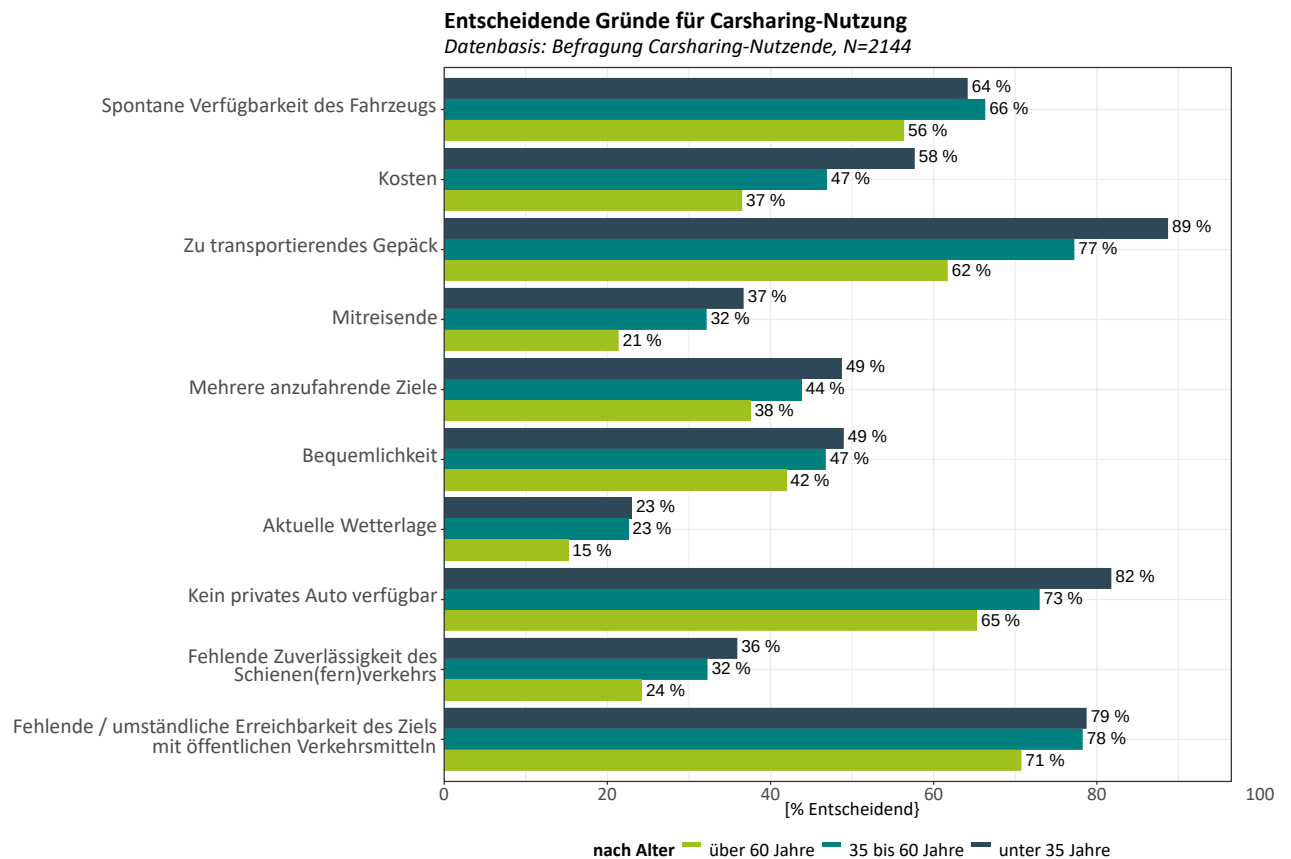


Abbildung 13: Entscheidende Gründe für Carsharing-Nutzung nach Alter

Zusätzliches Ergebnis: Für 53% der Neukund:innen, aber nur für 39% der Langzeitkund:innen sind die Kosten ein nutzungsentscheidender Grund.

5.4 Motivationen zur Erstanmeldung

Auf die Frage: „**Was war der Grund / waren die Gründe dafür, dass Sie Carsharing-Kundin bzw. -Kunde wurden**“, antworteten die Carsharing-Nutzenden wie folgt:

Der wichtigste Grund war für 59% die Feststellung, **kein eigenes Auto zu haben**, aber trotzdem ab und an eines zu benötigen. Für 49% spielten **Klima- bzw. Umweltschutzgründe** eine gewichtige Rolle, gefolgt von den damit verbundenen Absichten, einen Beitrag zur **Mobilitätswende** (45%) bzw. zu **einer lebenswerten Stadt** (44%) leisten zu möchten. Für 43% war hauptsächlich ausschlaggebend, dass man **jederzeit den passenden Autotyp** wählen kann, für 42% der **Wegfall von Aufwänden**, die das eigene Auto betrafen (Werkstatt, TÜV, Reifenwechsel).

Dahinter folgen mit einigem Abstand finanzielle Gründe (28%), die kurzfristige Reaktion auf ein nicht mehr fahrbereites, defektes Auto als Alternative zum Neukauf (20%) und die Erwartung, mit Carsharing immer ein neues und gut gewartetes Auto fahren zu können (17%).

Seltener werden der damit verbundene Verzicht auf ein Zweitauto (14%), ein fehlender Stellplatz (9%) oder eine kostengünstige Möglichkeit elektrisch zu fahren (7%) genannt. Andere Gründe wurden nur sehr vereinzelt genannt.



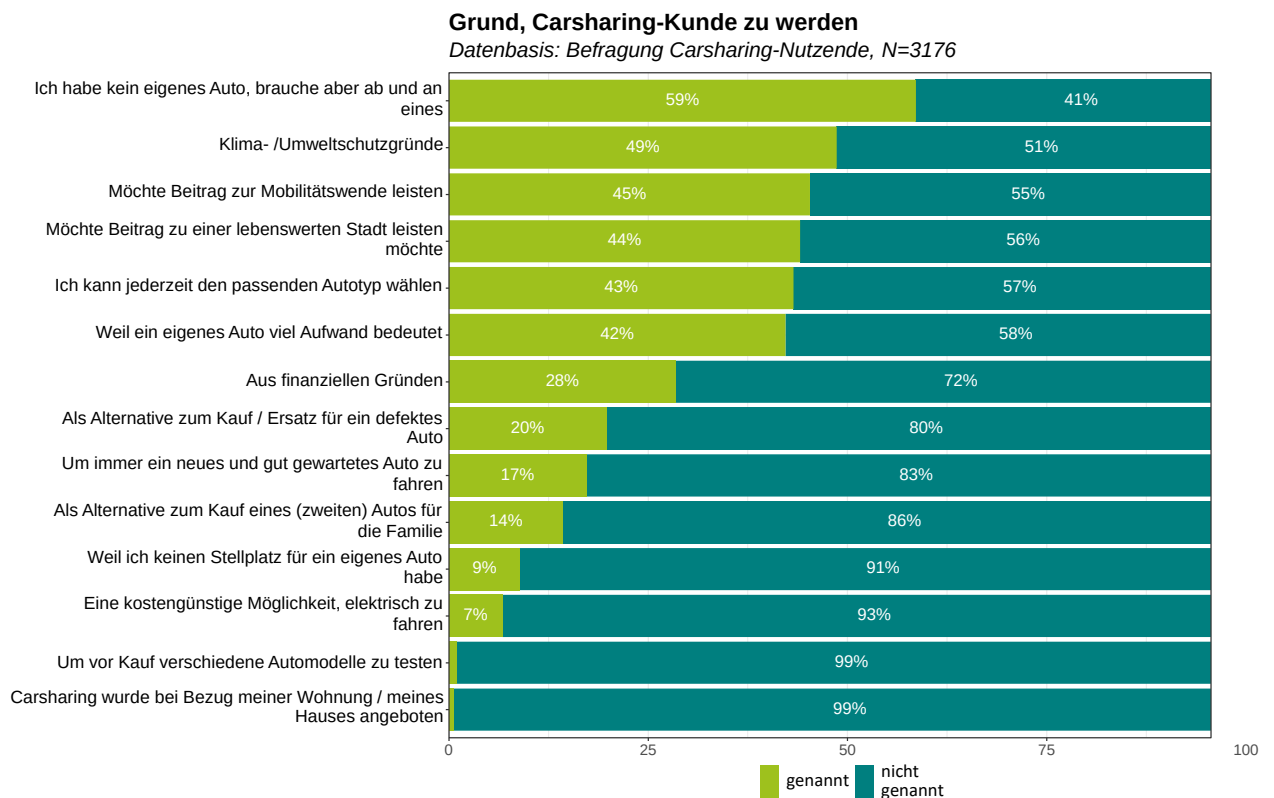


Abbildung 14: Gründe, Carsharing-Kunde zu werden

Vergleichsweise häufig spielte für Frauen die Tatsache, kein eigenes Auto zu haben (62%), eine Rolle bei der Entscheidung für Carsharing (Männer: 55%). Frauen benennen zudem häufiger Klima- und Umweltschutzgründe (52%), als Männer (46%). Dafür überwog bei Männern mit 48% häufiger als bei Frauen mit 38% das Argument, dass man bei Carsharing jederzeit den passenden Autotyp wählen kann. Dies ist zudem häufiger Kund:innen ohne Migrationshintergrund wichtig als Kund:innen mit Migrationshintergrund.

Weitere Auffälligkeiten: Von Carsharing-Kund:innen ohne Migrationshintergrund werden häufiger Klima- und Umweltschutzgründe sowie zu leistende Beiträge zur Mobilitätswende und zu einer lebenswerten Stadt als Gründe benannt als von Kund:innen mit Migrationshintergrund. Bei dieser Zielgruppe scheinen andere Aspekte der motivierende Faktor zur Carsharing-Nutzung zu sein.

Betrachtet man die Gründe für die Mitgliedschaft nach der Dauer dieser Mitgliedschaft, fällt vor allem auf, dass von den Langzeitkund:innen (Carsharing-Kunden seit mehr als acht Jahren) die Themen Klima- und Umweltschutz vergleichsweise häufig genannt werden. Ebenso gilt: Je länger die Mitgliedschaft, desto eher möchte man damit einen Beitrag zur Mobilitätswende und zu einer lebenswerten Stadt leisten. Aber auch praktische Gründe spielen für Langzeitkund:innen eine größere Rolle als für Neumitglieder:innen, hierzu gehören: Jederzeit einen passenden Autotyp wählen zu können, weniger Aufwand als mit einem eigenen Auto und die Möglichkeit, immer ein neues und gut gewartetes Fahrzeug fahren zu können. Von Neukund:innen wird hingegen die Alternative von Carsharing zum Kauf eines neuen Autos, vergleichsweise häufig als Einstiegsgrund genannt.





Was war der Grund / waren die Gründe dafür, dass Sie Kundin / Kunde wurden? Datenbasis: Befragung Carsharing-Nutzende, N=3.176					
	Gesamt	Carsharing-Mitglied seit...			
		< 1 Jahr	1-4 Jahren	4-8 Jahren	> 8 Jahren
Klima-/ Umweltschutz	49%	34%	45%	47%	57%
Beitrag zur Mobilitäts- wende	45%	30%	43%	45%	53%
Beitrag zu einer lebenswer- ten Stadt	44%	34%	39%	45%	52%
Ich kann jederzeit den pas- senden Autotyp wählen	43%	28%	40%	42%	52%
Weil ein eigenes Auto viel Aufwand bedeutet	42%	40%	38%	39%	49%
Immer ein neues und gut gewartetes Auto zu fahren	17%	12%	12%	15%	25%
Alternative zum Kauf eines neuen Autos	20%	26%	18%	21%	20%

Tabelle 5: Motivation zur Carsharing-Erstanmeldung nach Dauer der Mitgliedschaft

5.5 Grundlegende Einstellungen zum Thema Mobilität

Carsharing-Mitglieder sind dem Auto gegenüber mehrheitlich kaum kritischer eingestellt als Nichtmitglieder. Ein Vergleich der grundlegenden Einstellungen gegenüber unterschiedlichen Verkehrsmitteln hat folgendes Ergebnis für die Befragungsgruppen:

52% der Carsharing-Mitglieder und 58% der Nicht-Mitglieder aus der Bevölkerungsbefragung stimmen der Aussage „Ich fahre gerne Auto“ voll und ganz oder eher zu. Größer sind die Einstellungsunterschiede bezüglich anderer Verkehrsmittel. Der Aussage: „Ich fahre gerne mit dem Rad“ stimmen 85% der Carsharer und 66% der Nicht-Carsharer zu. Gerne mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren 41% der Carsharing-Mitglieder, aber nur 28% der Nichtmitglieder. Weitgehend übereinstimmend ist das Ergebnis für „Ich gehe gerne zu Fuß“: Dem stimmen 80% der Carsharer und 74% der Nicht-Carsharer zu.

Mit anderen Worten: **Sowohl Carsharing-Nutzende als auch Nicht-Nutzende gehen am liebsten zu Fuß oder nutzen das Rad!**



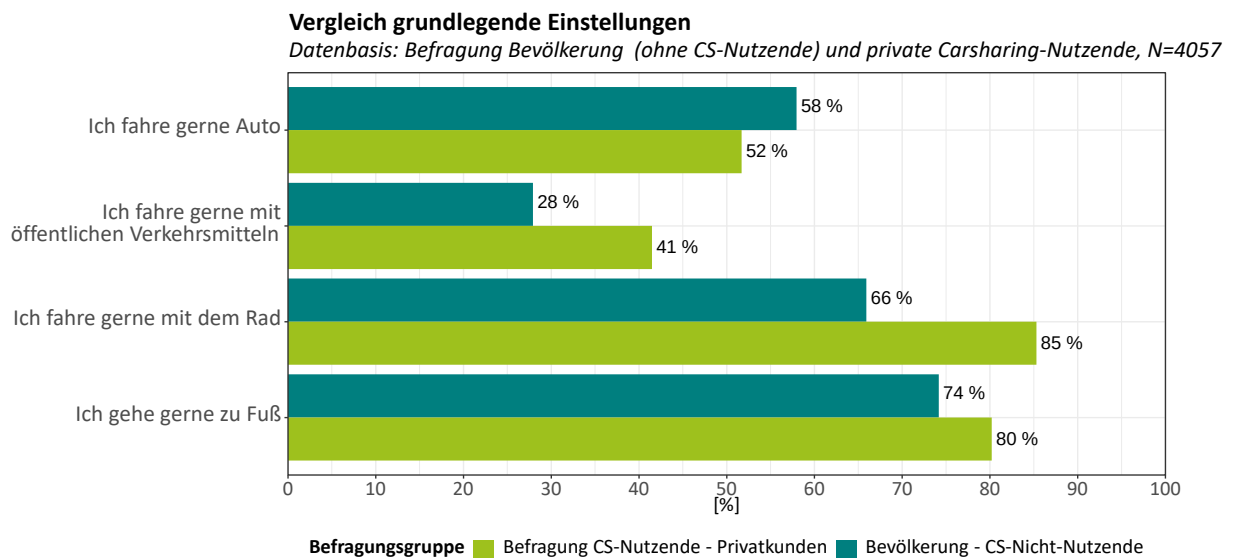


Abbildung 15: Vergleich grundlegende Mobilitätseinstellungen

Berücksichtigt man die Dauer der Mitgliedschaft, ergeben sich innerhalb der Gruppe der Carsharing-Mitglieder Verschiebungen: Während 65% der Neukund:innen der Aussage zustimmen, dass sie gerne Auto fahren, trifft dies nur auf 49% der Langzeitkund:innen zu. Gerne mit dem Rad fahren indes 89% der Langzeitkund:innen und 77% der Neukund:innen. Die Verschiebungen bewirken, dass sich die Einstellungen zwischen der Gesamtbevölkerung und den Carsharing-Mitgliedern immer mehr annähern – dies hängt wiederum sehr stark mit den deutlich gestiegenen Carsharing-Mitgliederzahlen zusammen.

	In wie weit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?				
	Datenbasis: Befragung Carsharing-Nutzende, N=3.176, Ausschnitt: Stimme voll und ganz / eher zu“				
	Gesamt	Carsharing-Mitglied seit...			
		< 1 Jahr	1-4 Jahren	4-8 Jahren	> 8 Jahren
Ich fahre gerne Auto	52	65	52	49	49
Ich fahre gerne mit dem Rad	85	77	84	86	89

Tabelle 6: Grundlegende Einstellungen zum Thema Mobilität nach Dauer der Mitgliedschaft

5.6 Bekanntheit und Bewertung von Carsharing und Hemmschwellen zur Nutzung für Nicht-Nutzende

Das **Carsharing-Angebot von cambio ist in der Bevölkerung Bremens weitgehend bekannt**: 85% der Führerscheinbesitzenden kennen den Anbieter cambio, weitere 36 Prozent „smumo“, das zusätzliche free-floating-Angebot von cambio. Flinkster ist 11% bekannt, Drivy und Snappcar bzw. Tamycar hingegen jeweils nur 1%.



**Bekanntheitsgrad cambio**

Datenbasis: Befragung Bevölkerung (ohne CS-Nutzende) mit Führerschein, N=884

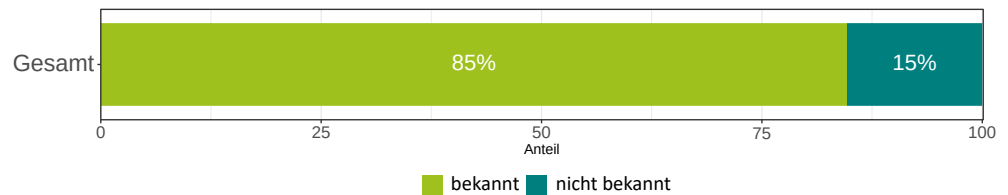


Abbildung 16: Bekanntheit cambio bei Nicht-Nutzenden

Carsharing besitzt auch unter (bisher) Nicht-Nutzenden in der Bevölkerung ein überwiegend positives Image: So halten 68% Carsharing grundsätzlich für eine gute Idee („stimme voll und ganz zu“: 44%, „stimme eher zu“: 24%) und immerhin 58% ist eine Carsharing-Station in der Nähe auch schon mal aufgefallen. Und: **30% der bislang Nicht-Nutzenden können sich grundsätzlich feststellen, Carsharing zu nutzen** und 17% haben sich sogar schon konkret über Carsharing-Angebote in der Nähe informiert. Weiteres Ergebnis: **20% der Nicht-Nutzenden können es sich durchaus vorstellen, auf ein eigenes Auto zu verzichten.**

Aber: für 59% ist es ebenfalls „wichtig, ein eigenes Auto zu besitzen“. Weitere **Hinderungsgründe**: 45% ist nicht klar, mit welchen tatsächlichen Kosten die Carsharing-Nutzung verbunden ist und 40% fühlen sich mit Carsharing zu unflexibel, da sie sich vorab zeitlich festlegen müssen. Andere Hinderungsgründe spielen eine eher untergeordnete Rolle: Demnach ist das eigene Auto im Freundeskreis für 25% „ein Muss“, 23% fällt es schwer, ein „fremdes, ungewohntes Auto zu nutzen“, 19% erscheint Carsharing als zu teuer, 18% als zu kompliziert, 8% verfügen laut eigenem Bekunden über kein Angebot in der Nähe.



Aussagen zu Carsharing

Datenbasis: Bevölkerung (ohne Carsharing-Nutzende) mit Führerschein, N=745

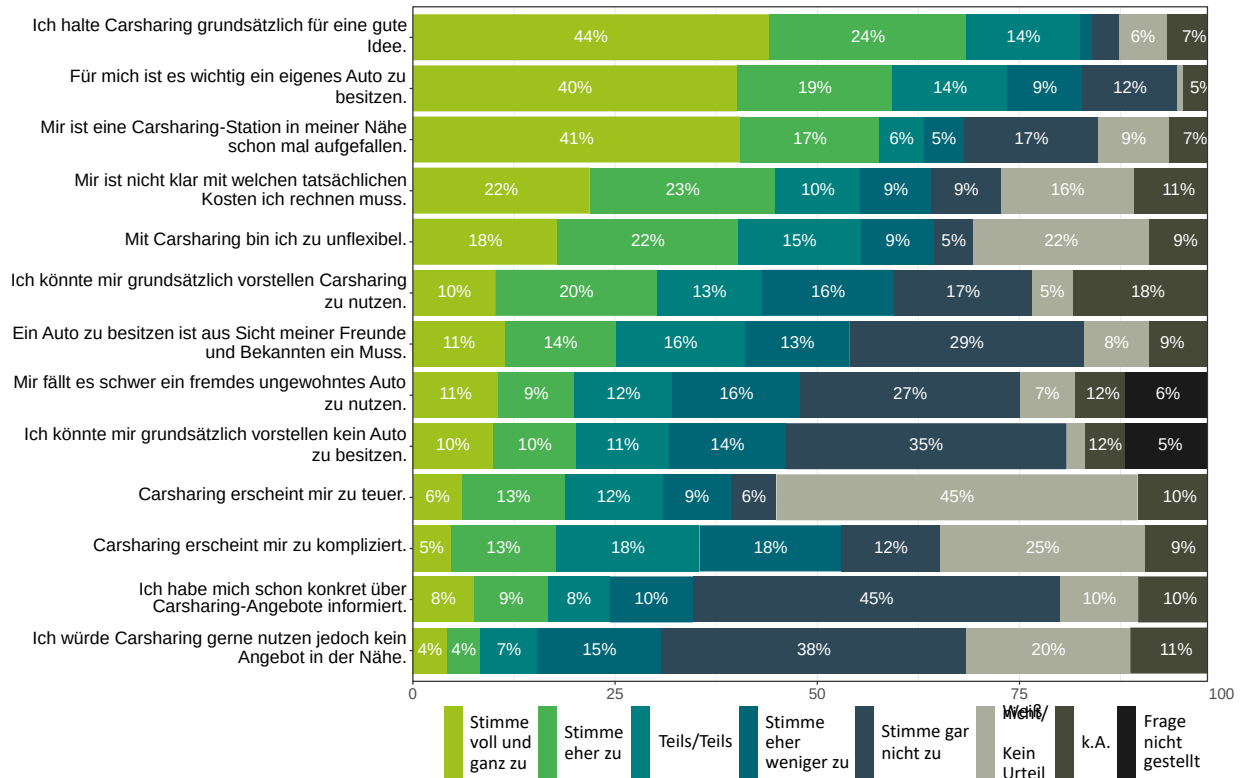


Abbildung 17: Aussagen Nichtnutzender zu Carsharing

Auffallend: 62% der Männer sowie 75% der Frauen bewerten Carsharing grundsätzlich positiv. Dafür ist es 64% der Männer, aber „nur“ 56% der Frauen wichtig, ein eigenes Auto zu besitzen.

Die offen gestellte Frage (ohne Antwortvorgaben) nach den **Haupthinderungsgründen** deckt sich weitgehend mit den Erkenntnissen der geschlossen gestellten Fragen (mit Antwortvorgaben):

Die meisten Nennungen (N=89) beziehen sich auf die Feststellung, dass **kein Bedarf für Carsharing besteht, da man über ein eigenes Auto (im Haushalt) verfügt**. Allerdings geben nur 15 Befragte explizit an, dass das Auto hauptsächlich für berufliches Pendeln verwendet wird. In rund der Hälfte der Fälle wird kein konkreter Nutzungsgrund genannt. Offenbar vermittelt alleine schon das Gefühl, über ein Auto (je-derzeit) verfügen zu können, ein subjektives Gefühl der Sicherheit – auch wenn selbiges die meiste Zeit nicht genutzt wird. Laut Umweltbundesamt gilt die Regel: „(...) Ein privater Pkw wird durchschnittlich nur eine Stunde am Tag bewegt. Somit steht das Auto durchschnittlich 23 Stunden am Tag ungenutzt herum und blockiert gerade in den Städten wertvolle Flächen. (...)“⁵

Weitere Hemmnisse für die Carsharing-Nutzung sind: Eine vermutete zu große Entfernung zum Carsharing-Auto und die Einschätzung, dass Carsharing zu unflexibel sei (jeweils 30 Nennungen) sowie das Thema Kosten (17 Nennungen).

⁵ Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#umweltvorteile-von-car-sharing>



„Was hindert Sie am meisten daran, Carsharing zu nutzen?“ (Offene Frage; 168 Antworten)	Häufigkeit (N=)
Kein Bedarf, da eigenes Fahrzeug vorhanden, davon...	89
... Hobby & Urlaub sowie weitere Fahrten für Ausflüge und Verwandtenbesuche bedingen PKW-Besitz	16
...nötig für Berufspendeln	15
...Familie bedingt PKW-Besitz	10
... für Dienstfahrten nötig	6
...Firmenwagen vorhanden	3
Entfernung zu groß zum Carsharing	30
Carsharing ist zu unflexibel	30
Kosten	17
Mit Umweltverbund unterwegs	11
Bequemlichkeit	6
Informationen fehlen	6
Free-floating wäre interessant	5
Nicht für Menschen mit Behinderung geeignet	4
Sorge vor hohen Kosten wegen Kratzern, Beschädigung, Verreckung, Unfall	3
Zugang nicht kundenfreundlich	3
Fahrzeugauswahl zu gering	2
Fahre ungern Auto	2

Tabelle 7: Hinderungsgründe Carsharing-Nutzung

Einen auf den ersten Blick scheinbar geringen Effekt zur Aktivierung von Nicht-Nutzenden als potentiellen Carsharing-Kund:innen hätten zusätzliche Carsharing-Stationen in Bremen: Nur 13% der Nicht-Nutzenden würden „auf jeden Fall“ (3%) oder „eher“ (10%) in diesem Szenario zukünftig Carsharing nutzen. Rechnet man diese Zahl jedoch auf die Bevölkerung Bremens im Alter ab 18 Jahren hoch, könnten damit zwischen 15.000 und 60.000 zusätzliche Carsharing-Nutzende gewonnen werden. Damit könnte das bereits erhebliche Wachstum in der Zeitspanne 2017 bis 2025 nochmals übertroffen werden. Hieraus kann gefolgert werden, dass ein weiterer, intensiver Ausbau sowie eine Nachverdichtung des bestehenden Angebotes dem weiteren Wachstum des Carsharings in Bremen zuträglich wäre.

Geringer wäre der Effekt, wenn es unterschiedliche Anbieter an den bestehenden Carsharing-Stationen in Bremen gäbe („auf jeden Fall“: 3%, „eher ja“: 6%).



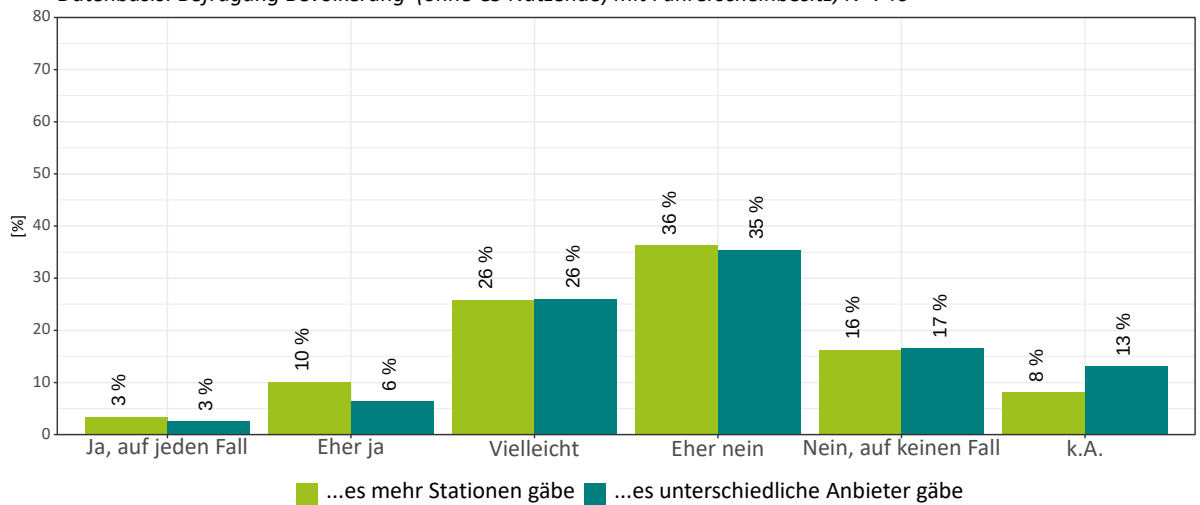
**Würden Sie Carsharing nutzen, wenn...***Datenbasis: Befragung Bevölkerung (ohne CS-Nutzende) mit Führerscheinbesitz, N=746*

Abbildung 18: Bewertung Änderungsoptionen durch Nichtnutzende

5.7 „mobil.punkte“: Bekanntheit und Bewertung in der Bevölkerung

In der Gesamtbevölkerung geben 9% der Führerscheininhaber:innen an, „mobil.punkte“ bereits genutzt zu haben, weitere 35% haben diese zumindest schon wahrgenommen, aber jeder Zweite (51%) kennt die Stationen nicht. Auffällig: Insbesondere jüngeren Bevölkerung sind „mobil.punkte“ nicht bekannt (66%).

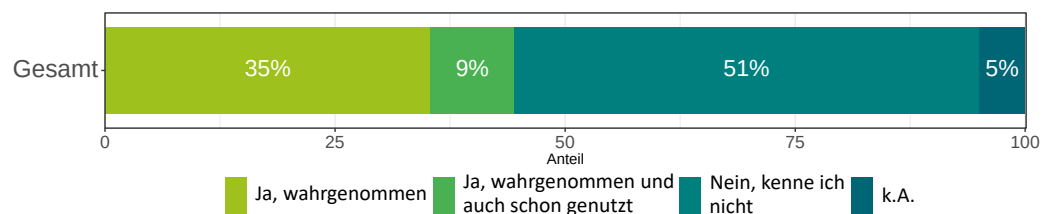
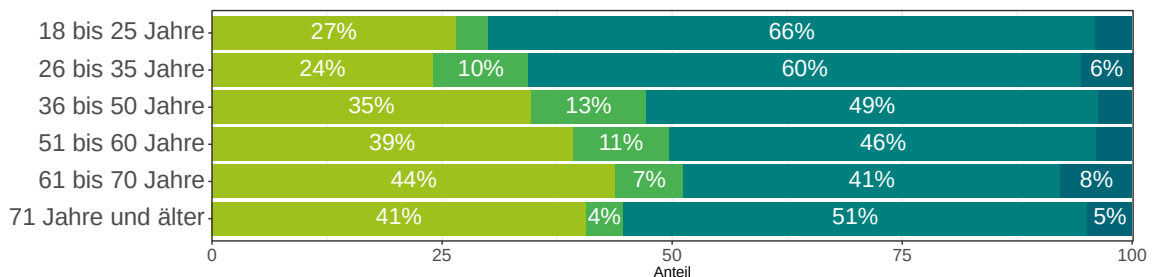
Wahrnehmung / Nutzung mobil.punkte*Datenbasis: Befragung Bevölkerung (nur Führerscheininhaber), N=884***Nach Alter**

Abbildung 19: Bekanntheit / Nutzung mobil.punkte

Diejenigen, die „mobil.punkte“ zumindest wahrgenommen haben, beurteilen das Konzept der Stationen überwiegend positiv (57%), nur 3% sind gegenteiliger Ansicht. Vier von zehn Befragten können oder wollen die Frage jedoch nicht beantworten.



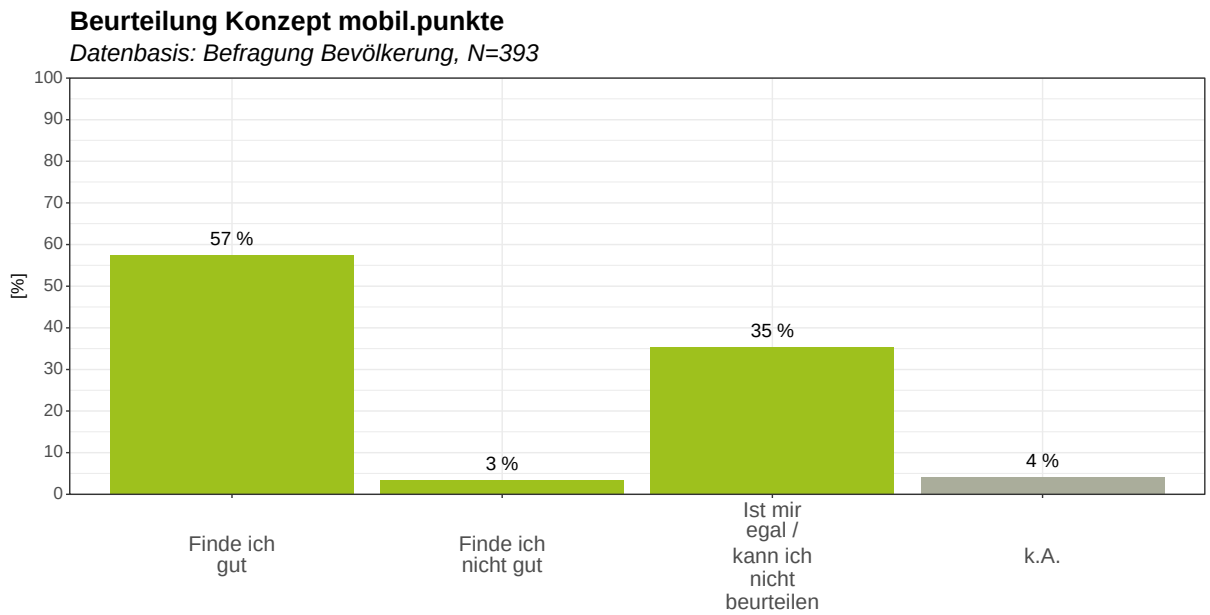


Abbildung 20: Beurteilung Konzept mobil.punkte (Bevölkerungsbefragung)

5.8 Einkaufsverhalten

Nicht nur beim Mobilitätsverhalten, auch beim **Einkaufsverhalten** offenbaren sich zumindest in Teilbereichen Unterschiede zwischen Carsharing-Mitgliedern und Nicht-Mitgliedern: Zwei Drittel der befragten Carsharing-Nutzenden, aber nur rund die Hälfte der Nicht-Carsharer in der Gesamtbevölkerung, kaufen nach eigener Einschätzung mindestens wöchentlich beim **Einzelhändler „in der Nähe“** ein.

25% der Carsharing-Mitglieder kaufen zudem wöchentlich auf **Wochenmärkten** ein, aber nur 17% der Nicht-Mitglieder. Dafür steuern Nicht-Mitglieder **größere Einkaufszentren** häufiger mindestens einmal in der Woche (15%) als Carsharing-Mitglieder (11%) an.

Keine Unterschiede im Einkaufsverhalten konnten für Supermärkte in der Nähe, Online-Bestellungen, lokale Lieferdienste und Besuche von Baumärkten, Gartencentern und Möbelhäusern festgestellt werden.

Die Unterschiede zwischen Carsharing-Mitgliedern und Nicht-Nutzenden waren in der 2018er Studie ausgeprägter als sie dies heute sind, es hat eine Nivellierung stattgefunden. Dies hat einerseits sicherlich mit den Veränderungen im Einkaufsverhalten als Nachwirkungen der Corona-Pandemie zu tun. Vor allem aber mit den deutlich gestiegenen Carsharing-Mitgliederzahlen. War Carsharing im Jahr 2018, trotz damals bereits beachtlicher Kund:innenzahlen (12.500 Mitglieder), eher noch ein „Nischenprodukt“, ist dies bei aktuell rund 28.000 Mitgliedern definitiv nicht mehr der Fall. **Carsharing in Bremen ist auf dem Weg in die „Mitte der Gesellschaft“.**



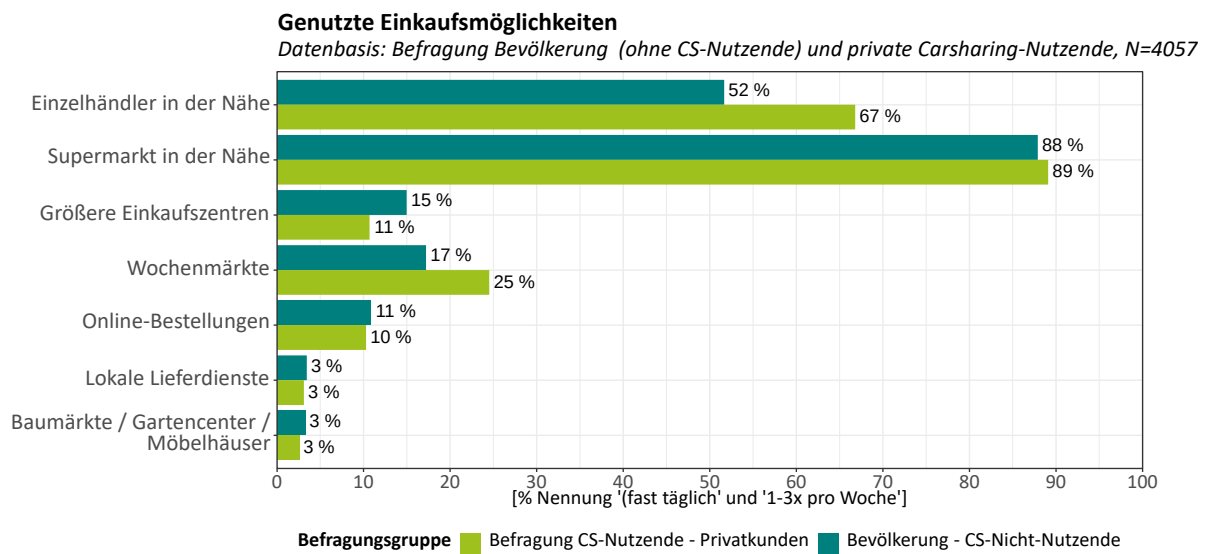


Abbildung 21: Einkaufsverhalten von Carsharing-Nutzenden und Nicht-Nutzenden



6 Bewertung des Carsharing-Angebots durch Privatkunden

6.1 Allgemeine Bedeutung von Carsharing für Nutzende

Aufgrund der Länge des Fragebogens erhielten nur ein Teil der befragten Carsharing-Mitglieder per Fragebogensplit den Fragenblock „allgemeine Aussagen zum Thema Carsharing“, um diese auf einer Zustimmungsskala von „stimme voll und ganz zu“ bis „stimme überhaupt nicht zu“ zu bewerten. Für die Carsharing-Mitglieder steht nahezu einhellig fest, dass es ein **Vorteil ist, dass man sich nicht um die Fahrzeugpflege kümmern muss**: 91% stimmen dieser Aussage „voll und ganz“ oder „eher zu“. Nahezu ebenso viele (86%) teilen die Auffassung, dass es ein weiterer wichtiger Vorteil ist, dass **keine zusätzlichen Kosten für Reparatur, Wartung, Steuern und Versicherung** anfallen – darunter mehr Frauen (90%) als Männer (82%) – und 65% fühlen sich **freier in ihrer Entscheidung bei der Wahl des Verkehrsmittels**.

37% berichten von **gesunkenen Ausgaben für Mobilität durch die Carsharing-Nutzung** und immerhin jeder Vierte, in dessen Haushalt ein Auto vorhanden ist, nutzt laut eigener Einschätzung jetzt seltener eines der im Haushalt vorhandenen Autos – darunter etwas mehr unter den Männern (27%) als unter den Frauen (21%).

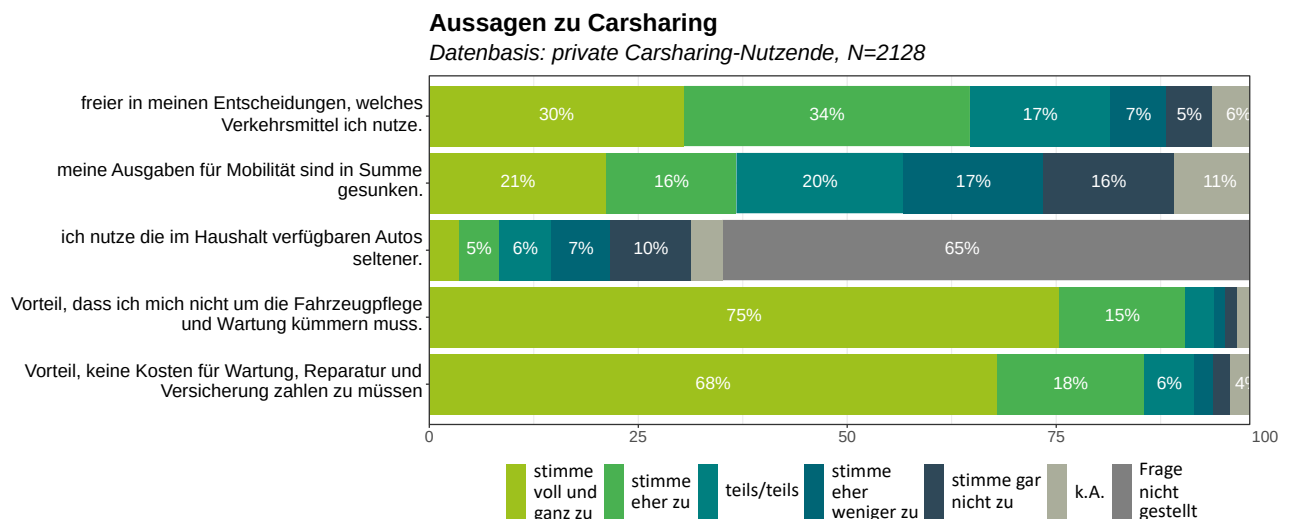


Abbildung 22: Aussagen zu Carsharing

6.2 Was würde eine Einstellung des Angebotes bedeuten?

Wenn der Anbieter, bei dem man registriert ist, sein Angebot einstellen sollte, würde für zwei Drittel der Carsharing-Mitglieder ein **wichtiges Verkehrsmittel wegfallen** („stimme voll und ganz / eher zu“). Für 58% käme dies einem **Verlust an Lebensqualität** gleich und 46% könnten für sie **wichtige Ziele und Orte nicht mehr erreichen** – hierunter wären deutlich häufiger Frauen (52%) als Männer (41%) betroffen.

28% würden bei Eintreffen dieses Szenarios voraussichtlich **häufiger öffentliche Verkehrsmittel** nutzen und 27% spielen mit dem Gedanken sich dann ein **eigenes Auto anzuschaffen**. Jeder Dritte gab an, bestimmte Wege dann nicht mehr zurücklegen zu können.

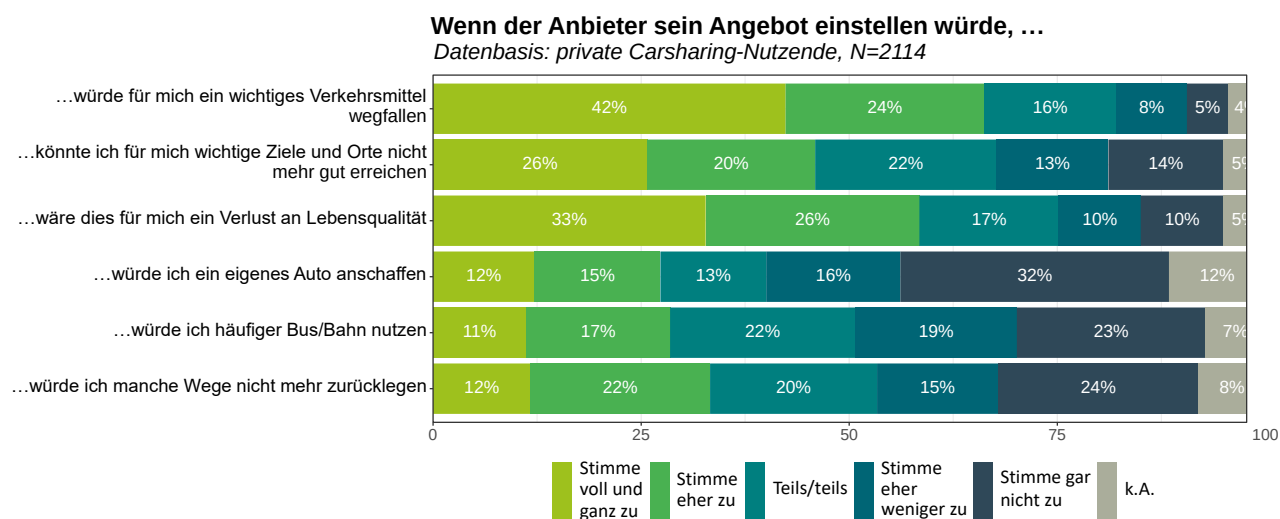


Abbildung 23: Aussagen, wenn das Carsharing-Angebot eingestellt werden würde

Den Wegfall eines wichtigen Verkehrsmittels würden vor allem Langzeitmitgliedern beklagen (75%). Von den Neumitgliedern würden immerhin 40% die Anschaffung eines eigenen Autos in Erwägung ziehen.

Wenn der Anbieter sein Angebot einstellen würde...					
Datenbasis: Befragung Carsharing-Nutzende, N=2.115 (Fragebogensplit), Ausschnitt: „Stimme voll und ganz / eher zu“					
	Gesamt	Carsharing-Mitglied seit...			
		< 1 Jahr	1-4 Jahren	4-8 Jahren	> 8 Jahren
...würde für mich ein wichtiges Verkehrsmittel wegfallen	66	66	60	62	75
...würde ich ein eigenes Auto anschaffen	27	40	26	29	24

Tabelle 8: Reaktionen auf Angebotseinstellung nach Dauer der Mitgliedschaft

6.3 Potenzielle Reaktionen auf Angebotsänderungen

Aufgrund der Fragebogenlänge bekam ein Teil der befragten Carsharing-Mitglieder per Fragebogen-Split verschiedene Szenarien eingeblendet und jeweils die Frage dazu gestellt, ob diese Auswirkungen auf das persönliche Carsharing-Verhalten haben würden.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass Nutzungsintentionen sich nicht 1:1 in tatsächliches Verhalten bzw. Nutzungsänderungen übertragen lassen. In der Realität ist das „Beharrungsvermögen“ viel größer, Änderungen finden deutlich seltener statt, als angekündigt. Dennoch sollten die nachfolgenden Ergebnisse für die zukünftige Planung Beachtung finden, da sie sowohl **Wachstums- aber auch Verlustgefahren** signalisieren.

In den meisten Szenarien sind die möglichen positiven oder negativen Veränderungen gering, es gibt allerdings auch Ausnahmen: Wenn es „mehr Carsharing-Stationen in Bremen gäbe“, würden per Saldo 29%-Punkte (sehr viel bzw. etwas) häufiger Carsharing nutzen. Bei einer angenommenen gemeinsamen





Mobilitäts-App für Carsharing und andere Verkehrsmittel (z.B. ÖPNV, Bikesharing, E-Scooter, Taxi) beträgt der positive Nettosaldo +21%-Punkte. Allerdings wurde in der Befragung nicht zwischen der Nutzungsart differenziert (Information / Auskunft oder Buchung oder beides). Geringe Effekte wären zusätzlich zu erwarten, wenn es mehr verfügbare Carsharing-Anbieter im gesamten Stadtgebiet gäbe (+8%-Punkte) und wenn mehr Fahrzeuge mit E-Antrieb ausgestattet wären (+7%-Punkte).

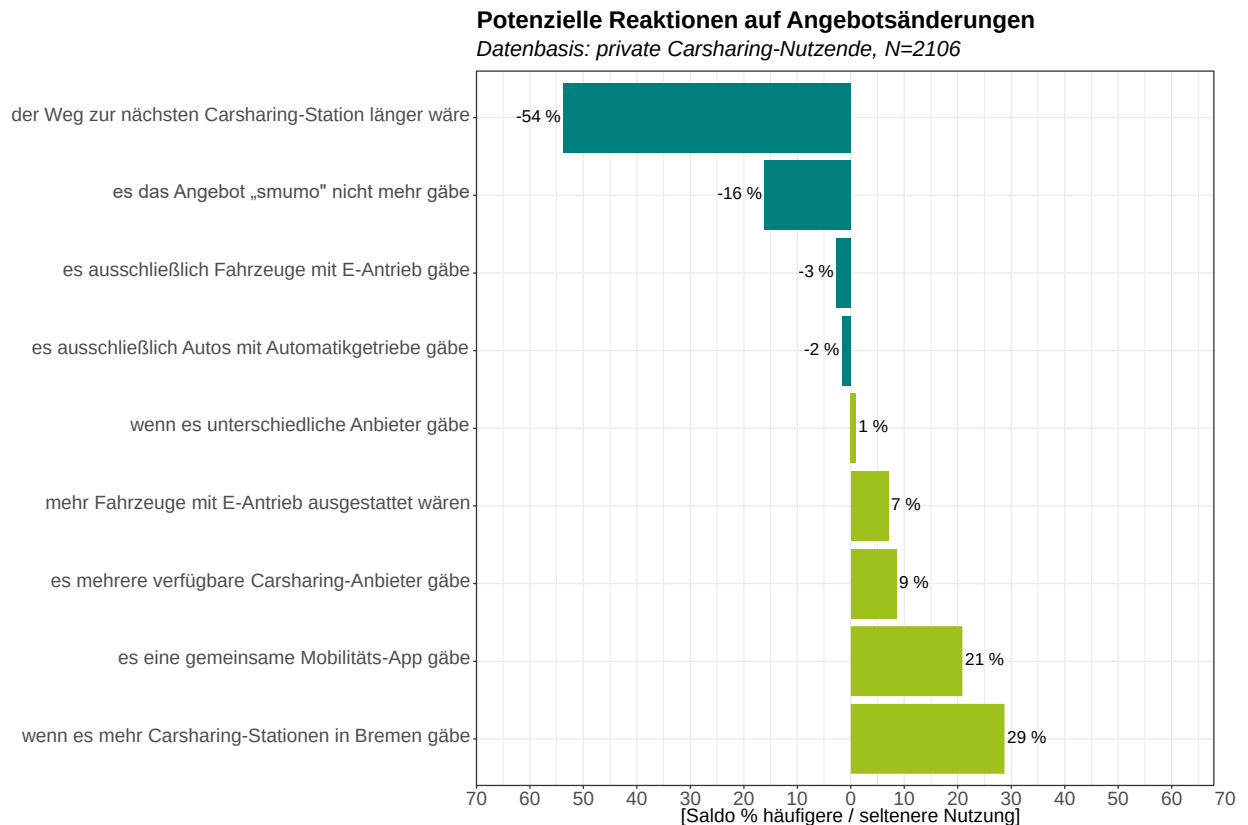


Abbildung 24: Potenzielle Reaktionen auf Angebotsänderungen

Allerdings gibt es auch Szenarien, die überwiegend negative Effekte hätten: **Wenn der Weg zur nächsten Carsharing-Station länger wäre, würden die befragten Nutzer:innen per Saldo 54% seltener Carsharing nutzen.** Wenn es das free-floating Angebot von cambio „smumo“ nicht mehr gäbe, hätte dies in der Summe einen Effekt von -16%.

Positive Auswirkungen hätte eine Zunahme der Carsharing-Stationen vor allem in der Gruppe der unter 35-Jährigen (Nettosaldo: +43-Punkte), geringer wäre dieser bei den über 60-Jährigen (+18%-Punkte). Ähnlich verhält es sich mit den Auswirkungen bei Einführung einer gemeinsamen Mobilitäts-App für Carsharing und andere Verkehrsmittel (unter 35-Jährige: +34%-Punkte, über 60-Jährige: +15%-Punkte), bei einem Plus an Fahrzeugen mit E-Antrieb (unter 35-Jährige: +20%-Punkte, über 60-Jährige: -1%-Punkte) oder bei einer Zunahme von verfügbaren Carsharing-Anbietern (unter 35-Jährige: +17%-Punkte, über 60-Jährige: +4%-Punkte).

Auf der negativen Seite würde vor allem der Wegfall von „smumo“ zu einer Verhaltensreaktion der Jüngeren führen (-30%-Punkte), weniger bei den Älteren (-11%-Punkte).





6.4 Zusammenhang zwischen Carsharing und Pkw-Besitz

Im Durchschnitt besaßen die Haushalte der **Carsharing-Mitglieder 12 Monate vor der Anmeldung beim Carsharing-Anbieter 0,7 Pkw. Nach der Anmeldung sank dieser Wert auf aktuell 0,4**. Der Anteil der „autofreien“ Haushalte stieg von 40% auf 64%, insgesamt reduzierten 34% der Haushalte ihren Pkw-Bestand.

Für den **fiktiven Fall, dass es in Bremen kein Carsharing mehr gäbe**, hätte dies massive Auswirkungen für die Betroffenen und den Pkw-Bestand in der Hansestadt: Der Anteil der „autofreien“ Haushalte von Carsharing-Mitgliedern würde sich von 64% auf 32% halbieren. Verfügen derzeit nur 35% der Haushalte von Carsharing-Mitgliedern über ein oder mehrere Autos, würde der Anteil auf 56% ansteigen. **In der Konsequenz würde sich der durchschnittliche Fahrzeugbesitz durchschnittlich von 0,4 Pkw auf 0,8 Pkw je Haushalt verdoppeln, was einem Zuwachs von rund 11.800 Fahrzeugen entspräche.**

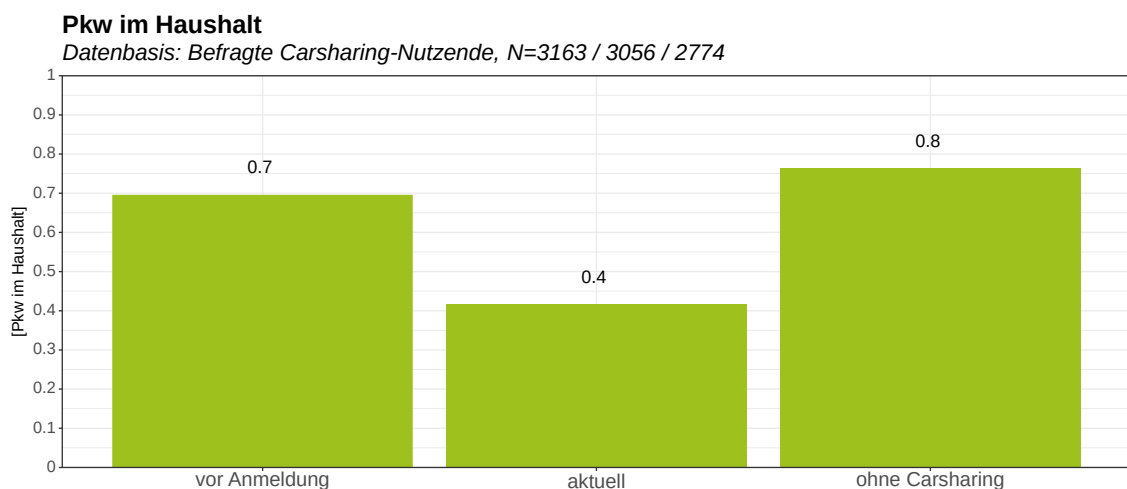


Abbildung 25: Pkw-Bestand zu verschiedenen Zeitpunkten

Auf die Frage, welchen **Anteil an dieser Veränderung die Nutzung von Carsharing** hatte, wählten 40% der Haushalte, denen aktuell weniger Autos zur Verfügung stehen als 12 Monate vor der Anmeldung, die Antwortvorgabe „sehr groß“ aus. Weitere 19% schätzen den Anteil als „eher groß“ ein, und ebenfalls 19% als „teilweise mitentscheidend“. Nur 8% schätzten den Anteil als „eher gering“ ein und 10% als „sehr gering“. Carsharing spielt also für die Mehrheit der Befragten eine wesentliche Rolle bei der Entscheidung ohne eigenes Auto zu leben bzw. ermöglicht es sogar.



**Anteil Carsharing an Pkw-Reduktion**

Datenbasis: Befragte Carsharing-Nutzende, die Pkw reduziert haben, N=1069

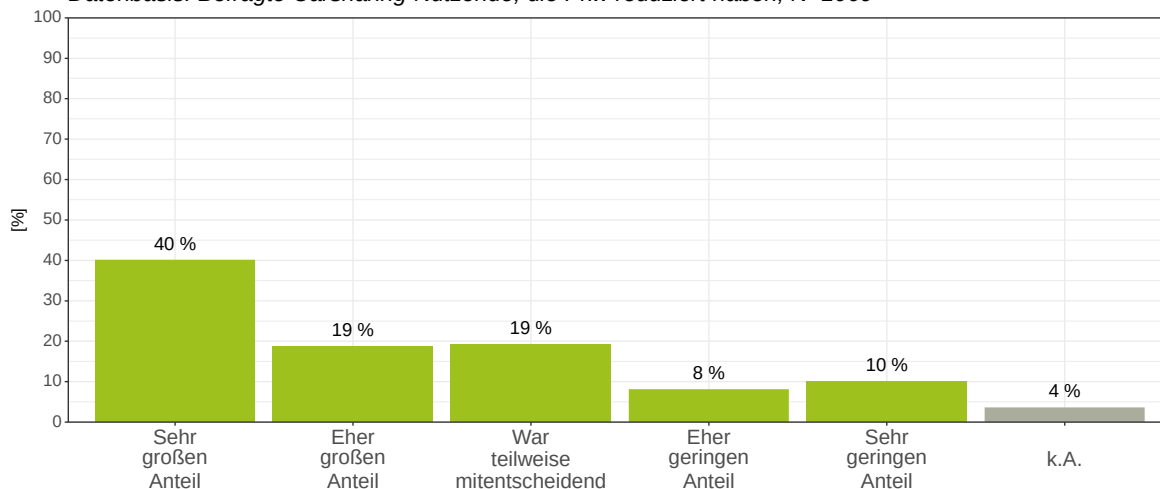


Abbildung 26: Anteil Carsharing an Pkw-Reduktion

Auffällig ist, dass Langzeitkund:innen deutlich häufiger angaben, die Anmeldung habe einen „sehr großen Anteil“ an der Veränderung gehabt (50%) als Neukund:innen (26%), die höchstens seit einem Jahr Mitglied sind. Für die Gruppe der Neukund:innen war die Nutzung von Carsharing häufiger „teilweise mitentscheidend“.

Sie haben angegeben, dass heute weniger Autos in Ihrem Haushalt zur Verfügung stehen als 12 Monate vor der Anmeldung zum Carsharing. Welchen Anteil an dieser Veränderung hatte die Nutzung von Carsharing?

Datenbasis: Befragung Carsharing-Nutzende mit reduziertem Fahrzeugbestand, N=1.069

	Gesamt	Carsharing-Mitglied seit...			
		< 1 Jahr	1-4 Jahren	4-8 Jahren	> 8 Jahren
Sehr großer Anteil	40	26	32	41	50
Eher großer Anteil	19	14	21	21	18
War mitentscheidend	19	28	23	19	15
Eher geringer Anteil	8	8	10	7	7
Sehr geringer Anteil	10	19	11	9	8
Keine Angabe	4	5	3	4	3

Tabelle 9: Verlagerungseffekte nach Dauer der Mitgliedschaft

76% der Carsharing-Nutzenden mit abgeschafftem Pkw geben an, nun diese **Wege mit dem Rad zurückzulegen**, **65% nutzen dafür vermehrt den öffentlichen Nahverkehr**, **45% Carsharing** und **34% bewältigen nun diese Wege häufiger zu Fuß**. 9% nutzen statt des abgeschafften Autos ein anderes aus dem Haushalt, 5% gaben an, dass der Weg nicht mehr zurückgelegt wird und 3% nannten sonstige Verkehrsmittel.



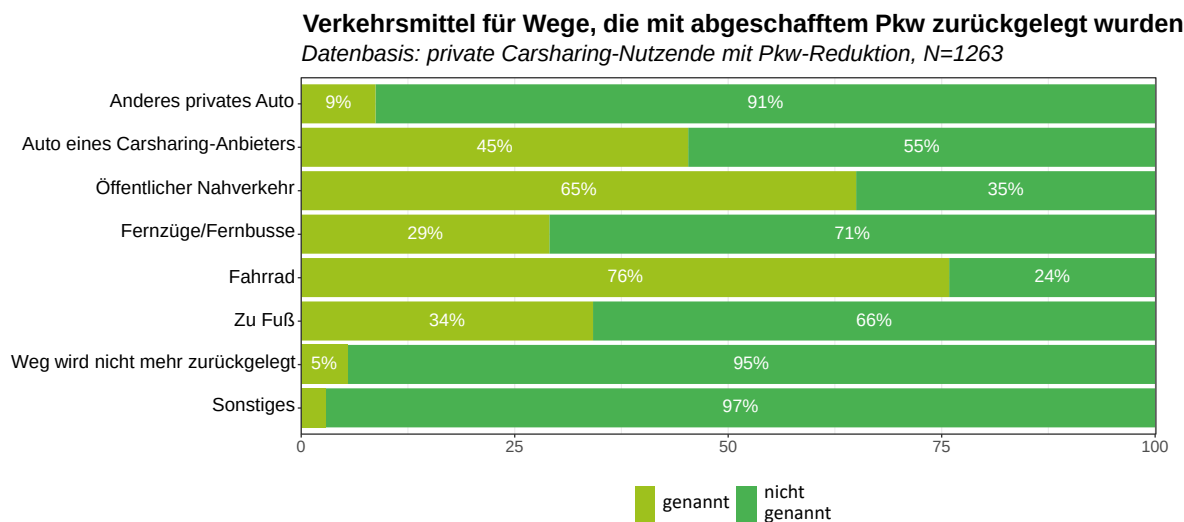


Abbildung 27: genutzte Verkehrsmittel für Wege, die zuvor mit einem abgeschafften Pkw zurückgelegt wurden

6.5 Zufriedenheit mit dem Angebot in Bremen insgesamt

Die **Zufriedenheit mit dem Carsharing-Angebot insgesamt ist unter den Carsharing-Mitgliedern hoch**: 93% sind „sehr zufrieden“ (56%) oder „eher zufrieden“ (37%). Nur 4% sind „weniger zufrieden“ und 1% „sehr unzufrieden“.

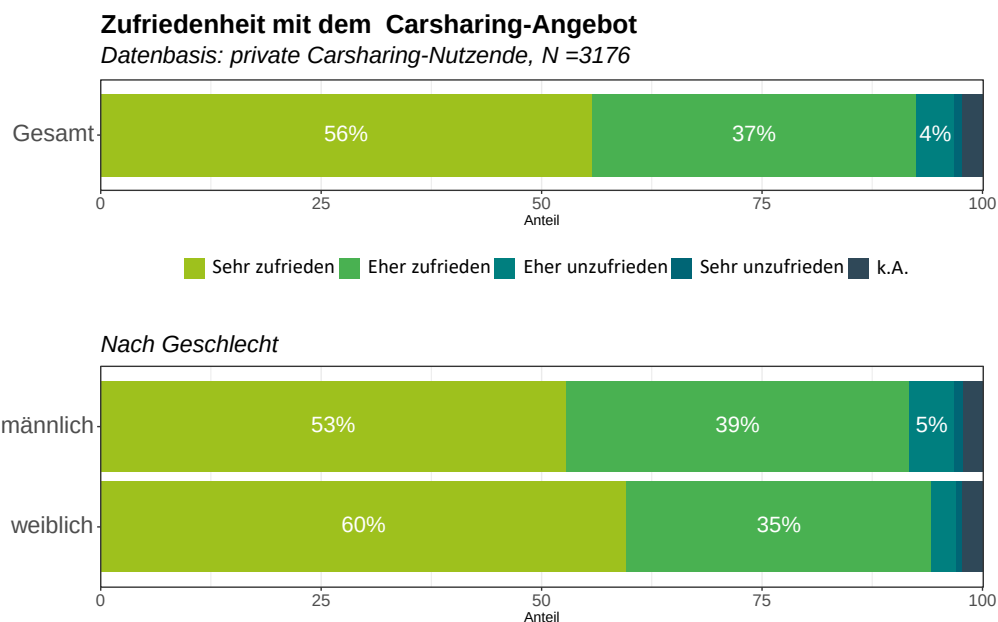


Abbildung 28: Zufriedenheit nach Geschlecht

Auffällig ist, dass unter den Frauen der Anteil der uneingeschränkt Zufriedenen bei 60% liegt (Männer: 53%). Während nur 45% der unter 36-Jährigen „sehr zufrieden“ mit dem Carsharing-Angebot sind, trifft gleiches auf 51% der 36- bis 60-Jährigen und sogar auf 68% der über 60-Jährigen zu.

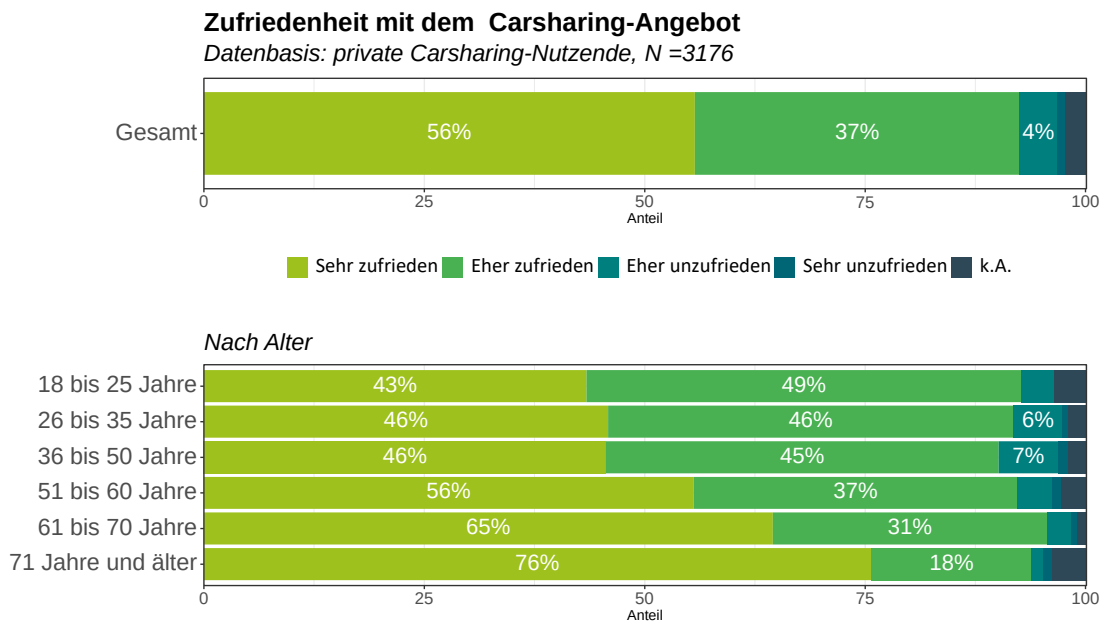


Abbildung 29: Zufriedenheit nach Alter

Ein weiteres interessantes Ergebnis ist, dass 44% der Carsharing-Nutzenden mit Migrationshintergrund uneingeschränkt zufrieden sind, im Vergleich zu 58% derjenigen ohne Migrationshintergrund.

Vor allem Langzeitmitglieder sind uneingeschränkt zufrieden (65%) mit dem Carsharing-Angebot insgesamt, während Neumitglieder vergleichsweise häufig „eher zufrieden“ sind.

Wie zufrieden sind Sie alles in allem mit dem Carsharing-Angebot in Bremen?

Datenbasis: Befragung Carsharing-Nutzende, N=3.176

	Gesamt	Carsharing-Mitglied seit...			
		< 1 Jahr	1-4 Jahren	4-8 Jahren	> 8 Jahren
Sehr zufrieden	56	47	48	55	65
Eher zufrieden	37	40	44	37	30
Eher unzufrieden	4	6	4	5	3
Sehr unzufrieden	1	1	1	1	1
Keine Angabe	2	6	3	2	1

Tabelle 10: Zufriedenheit mit dem Angebot in Bremen insgesamt nach Dauer der Mitgliedschaft

6.6 Wichtigkeit und Zufriedenheit mit Angebotsmerkmalen

Die **Bedeutung der abgefragten Aspekte** des genutzten Carsharing-Angebots lässt sich, ähnlich wie bereits 2018, in drei Kategorien zusammenfassen: **Von entscheidender Bedeutung**, da für mehr als die Hälfte der Carsharing-Nutzenden „sehr wichtig“, sind die **unkomplizierte Buchung** (73%), die **Verfügbarkeit der Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt** (54%), **festen Parkplätze an einer Carsharing-Station** (53%), eine **einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit der Fahrzeuge** (52%), und **kurze Wege zur nächsten Station** (51%).

Kriterien von **mittlerer Relevanz**, da für rund mehr als ein Viertel „sehr wichtig“, sind: Telefonische Erreichbarkeit des Anbieters rund um die Uhr (41%), Gefühl der Sicherheit an Carsharing-Stationen (auch in den Abendstunden) (36%), einfaches Ein- und Ausparken an der Station (36%), die Verfügbarkeit von Transportern (25%), Auswahl- und Modellvielfalt (25%), gut sichtbare Stellplätze im öffentlichen Raum (24%) und Buchungsmöglichkeiten mit offenem Ende (23%).

Alle anderen abgefragten Aspekte sind von eher **untergeordneter Bedeutung**. Hierzu zählen: Zugang zu Fahrzeugen mit einer physischen Kundenkarte (18%), ÖPNV-Anbindung (16%), die Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen (15%), Kindersitzverfügbarkeit (11%) und weitere (Sharing)Angebote an den Carsharing-Stationen (9%). Analog zu 2018 werden nur ganz vereinzelt Design und Aussehen genannt (2%).

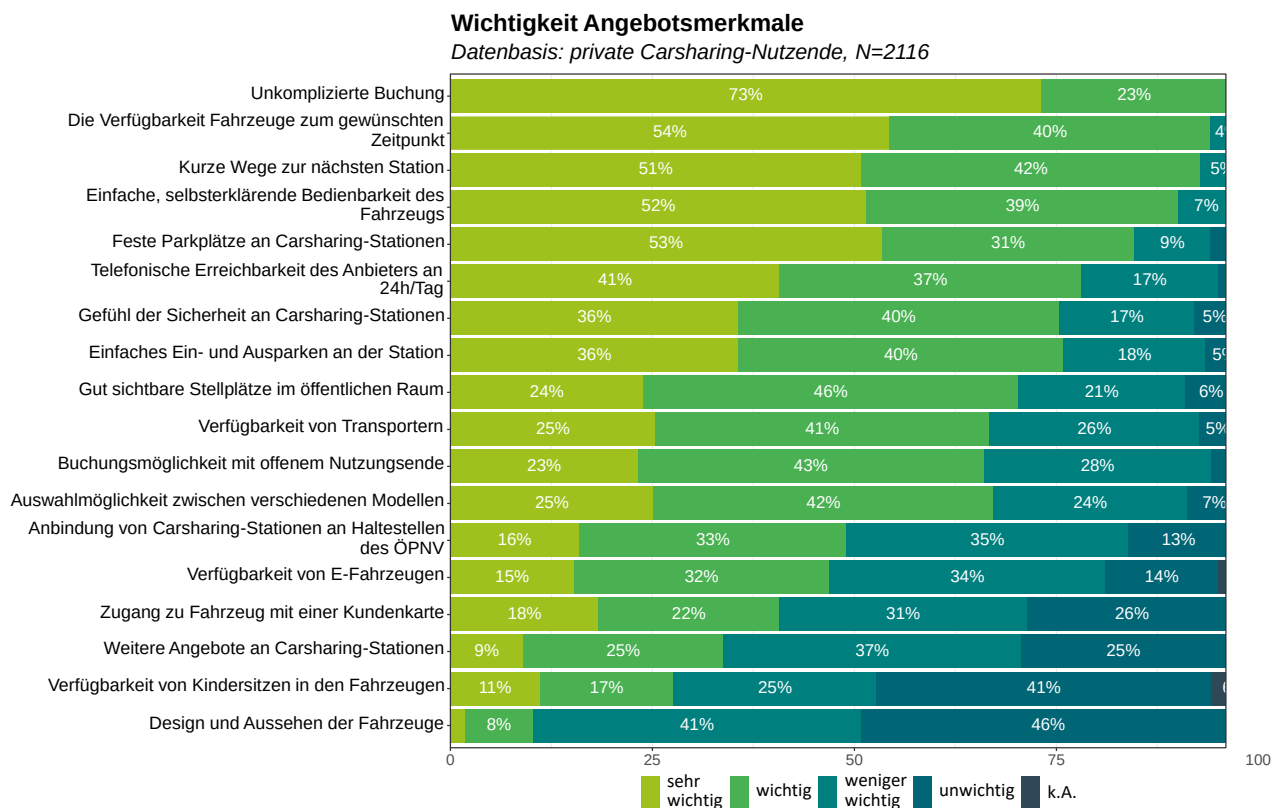


Abbildung 30: Wichtigkeit unterschiedlicher Angebotsmerkmale

Soziodemografische Auffälligkeiten: Für Frauen besitzen die meisten abgefragten Aspekte eine größere Priorität als für Männer. Dies trifft insbesondere zu auf eine unkomplizierte Buchung („sehr wichtig“: Frauen: 77%, Männer: 69%) und eine einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit („sehr wichtig“: Frauen: 66%, Männer: 37%), auf das Sicherheitsgefühl (49%:23%), einfaches Ein- und Ausparken (47%:25%), gut sichtbare Stellplätze (30%:19%) und eine telefonische 24-Stunden-Erreichbarkeit (44%:37%).

Für Männer ist hingegen lediglich die Verfügbarkeit von Transportern („sehr wichtig“: Männer: 37%, Frauen: 23%) von vergleichsweise größerer Bedeutung.

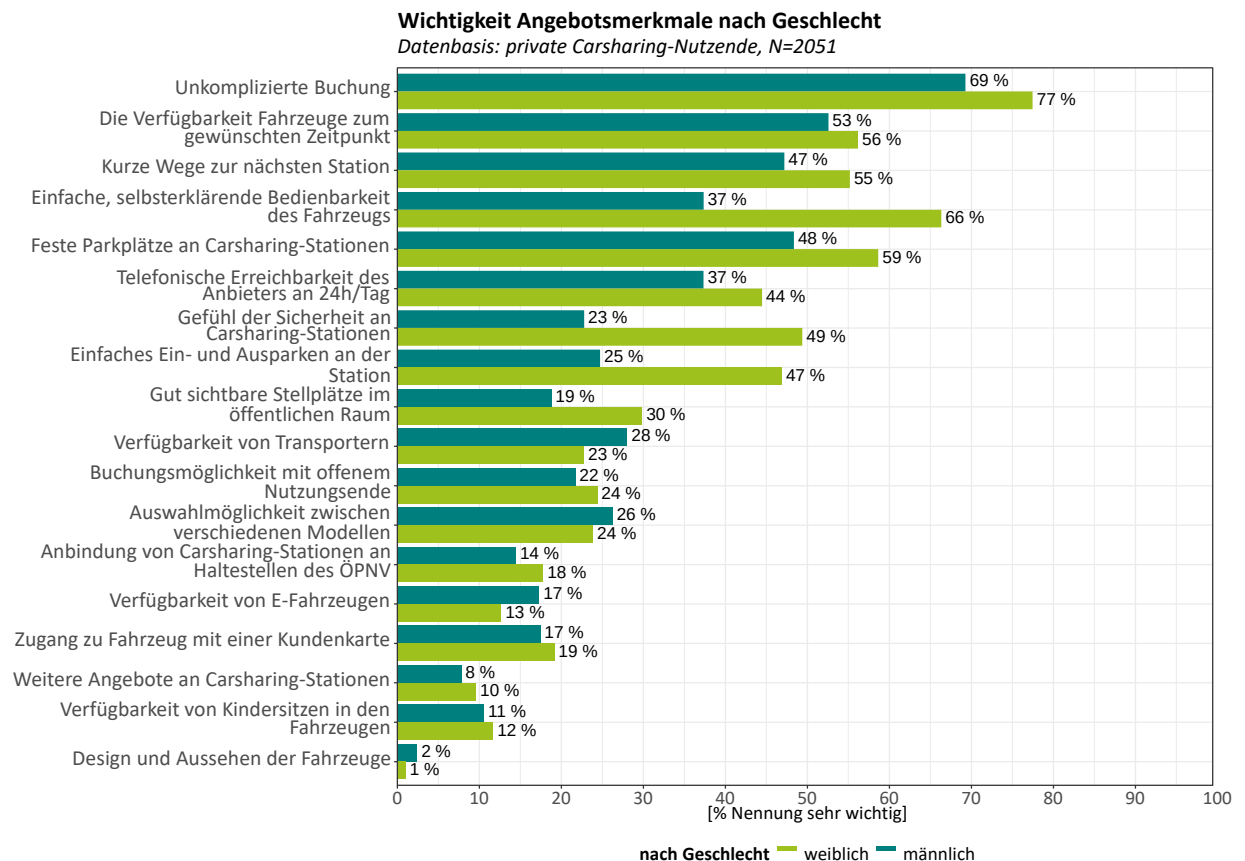


Abbildung 31: Wichtigkeit unterschiedlicher Angebotsmerkmale nach Geschlecht

Für die analysierten Altersgruppen sind die Unterschiede weitgehend gering. Auffallend ist lediglich, dass Ältere deutlich häufiger den Zugang mit einer Kundenkarte („sehr wichtig“: über 60-Jährige: 30%, unter 35-Jährige: 9%) priorisieren, Jüngere hingegen die Verfügbarkeit von Transportern (über 60-Jährige: 18%, unter 35-Jährige: 37%) und zusätzliche Angebote an Carsharing-Stationen (16%:5%).

Die **Zufriedenheit der Nutzer: innen mit den wichtigsten Carsharing-Aspekten** ist, analog zu den 2018er Studienergebnissen, in den meisten Bereichen groß: Jeweils insgesamt 83% sind mit der Wegstrecke zur nächsten Station und mit den festen Parkplätzen „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“. 81% loben die unkomplizierte Buchung bzw. einfache Bedienbarkeit der App, 80% die einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit der Fahrzeuge sowie das Ein- und Ausparken an der Station. Jeweils 77% sind mit der Verfügbarkeit der Fahrzeuge und mit der Sichtbarkeit der Parkplätze zufrieden, jeweils 74% mit der Modell-Auswahlmöglichkeit und mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl.

Mit nur wenigen Aspekten sind mehr als 10% der Nutzer „weniger zufrieden“ oder „unzufrieden“. Kritisch äußern sich vor allem 20% zur (aus ihrer Sicht vermutlich nicht gegebenen) Buchungsmöglichkeit mit offenem Nutzungsende, 16% zu (fehlenden) weiteren (Sharing-)Angeboten an Carsharing-Stationen, jeweils 14% zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen allgemein und zu der von E-Fahrzeugen im Speziellen, 10% zur Stationsentfernung, zur Bedienbarkeit und zur Verfügbarkeit von Transportern.

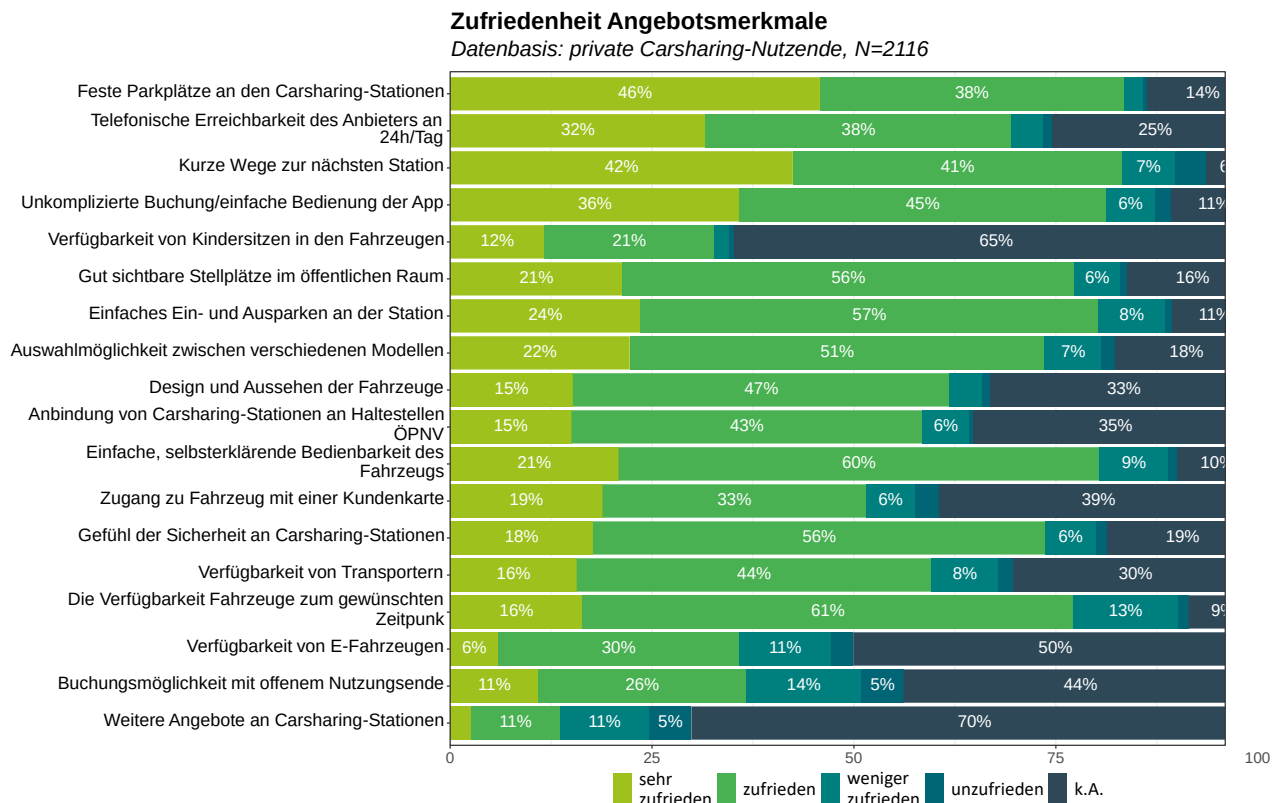


Abbildung 32: Zufriedenheit mit Angebotsmerkmalen

In Tabelle 11 werden die in Abbildung 30 dargestellten Prioritäten den in Abbildung 32 aufgeführten Zufriedenheits- und Unzufriedenheitswerten gegenübergestellt. Aufgeführt sind jeweils die auf die zusammengefassten Prioritäten-Antwortkategorien „sehr wichtig“ und „wichtig, sowie auf die zusammengefassten Zufriedenheits-Kategorien „sehr zufrieden“ und „zufrieden“ sowie „sehr unzufrieden“ und „unzufrieden“ entfallenden Nennungen.

Zur Ableitung eines möglichen Handlungsbedarfs aus den Bewertungen wurden die Anteile der Unzufriedenheit mit der Wichtigkeit multipliziert und so ein Index für die Handlungsrelevanz errechnet. Minimalwert des Indizes ist 0 (z. B. wenn ein Aspekt völlig unwichtig wäre und/oder wenn niemand mit dem Aspekt unzufrieden wäre), der theoretische Maximalwert von 100 würde erreicht werden, wenn alle Befragten diesen Aspekt für (sehr) wichtig erachten würden und gleichzeitig alle befragten Nutzenden mit diesem Aspekt (sehr) unzufrieden wären. Informativ mit aufgeführt sind die 2018 analog berechneten Index-Werte, sofern die abgefragten Merkmale auch bei der damaligen Erhebung bereits abgefragt wurden.

Wie aus Tabelle 11 hervorgeht, befinden sich alle Indexwerte im unteren Bereich des theoretischen Wertespektrums. Es lässt sich entsprechend kein dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der bewerteten Aspekte ableiten.

Das im Vergleich zu 2018 neu erhobene Merkmal „Buchungsmöglichkeit mit offenem Nutzungsende“ sowie die Merkmale „Verfügbarkeit von gewünschten Fahrzeugen zum gewünschten Zeitpunkt“ und „kurze Wege zur nächsten Station“ erzielen die höchsten Index-Werte. Zur Einordnung des Merkmals „Buchungsmöglichkeit mit offenem Nutzungsende“ ist anzumerken, dass der Großteil der Befragten hier keine Angabe gemacht hat. Möglicherweise ergibt sich hier eine Relevanz des Merkmals durch die Angebotsform vom cambio Angebot „smumo“ mit offenem Buchungsende und hieraus abgeleiteter Wünsche an das stationäre Angebot.



Bei den beiden Merkmalen „Verfügbarkeit von gewünschten Fahrzeugen zum gewünschten Zeitpunkt“ und „kurze Wege zur nächsten Station“ werden jedoch mit 77% bzw. 83% immer noch sehr hohe Zufriedenheitsgrade erreicht. Dennoch unterstreicht die Analyse die vorherigen Ergebnisse und die Relevanz, die Schaffung wohnortnaher Stellplätze weiter voranzutreiben und damit zugleich die Verfügbarkeit von Fahrzeugen zu erhöhen.

In Tabelle 1 sind die wie oben dargestellt berechneten Indexwerte zum Handlungsbedarf, wie in folgender Legende dargestellt, gekennzeichnet:

Kennzeichnung	Bewertung	Beschreibung
↑	Sehr hoher Handlungsbedarf	Der aktuelle Zustand ist unbefriedigend. Es sind umgehend dringende Verbesserungen erforderlich.
↗	Hoher Handlungsbedarf	Der aktuelle Zustand ist nicht zufriedenstellend. Verbesserungen sind zeitnah sinnvoll.
→	Mittlerer Handlungsbedarf	Der aktuelle Zustand ist grundsätzlich in Ordnung, jedoch könnten Verbesserungen angegangen werden.
↘	Geringer Handlungsbedarf	Der aktuelle Zustand ist in Ordnung, Verbesserungen wären wünschenswert, haben jedoch nicht höchste Priorität.
↓	Kein Handlungsbedarf	Der aktuelle Zustand ist in Ordnung und sollte beibehalten werden, Verbesserungen sind nicht erforderlich.

Merkmal	Wichtigkeit (in %)	Zufrieden (in %)	Unzufrieden (in %)	Index Handlungsbedarf	Index Werte 2018-Studie
Buchungsmöglichkeit mit offenem Nutzungsende	66	37	20	13,2 →	-
Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge	94	77	14	13,2 →	13,7
Kurze Wege zur nächsten Station	93	83	10	9,3 →	10,6
Einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit	90	80	10	9,0 →	3,6
Einfaches Ein- und Ausparken an der Station	76	80	9	6,8 ↘	-
Verfügbarkeit von Transportern	67	60	10	6,7 ↘	-
Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen	47	36	14	6,6 ↘	-
Auswahlmöglichkeit verschiedenen Modelle	67	74	9	6,0 ↘	7,4
Gefühl der Sicherheit	75	74	8	6,0 ↘	-





Merkmal	Wichtigkeit (in %)	Zufrieden (in %)	Unzufrieden (in %)	Index Hand- lungsbe- darf	Index Werte 2018-Studie
Unkomplizierte Buchung	96	81	6	5,8 ↓	2
Gut sichtbare Stellplätze	70	77	7	4,9 ↓	1,3
Telefonische Erreichbarkeit des Anbieters	78	69	5	3,9 ↓	0,8
Zugang zu Fahrzeug mit einer Kundenkarte	41	52	9	3,7 ↓	-
Anbindung von Carsharing-Stationen an ÖPNV	49	58	6	2,9 ↓	2,8
Feste Parkplätze an Carsharing-Stationen	85	83	3	2,6 ↓	1,6
Weitere Angebote an Carsharing-Stationen	34	14	5	1,7 ↓	-
Verfügbarkeit von Kindersitzen	28	33	3	0,8 ↓	0,8
Design und Aussehen der Fahrzeuge	10	62	5	0,5 ↓	0,7

Tabelle 11: Handlungsindex Ausstattungsmerkmale

Interessant aus dem Vergleich zu 2018: Während die meisten in beiden Erhebungen abgefragten Angebotsmerkmale sehr ähnliche Indexwerte erzielen, ergibt sich für das Merkmal „Einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit“ eine deutliche Steigerung des Indexwertes. Dies könnte Ausdruck einer durch die Pkw-Hersteller zunehmend komplexeren Gestaltung der Bedienelemente sein.

Die Mehrzahl der Handlungsfelder mit den höchsten Index-Werten obliegen der Angebotsgestaltung durch den Carsharing-Anbieter. **Für Verbesserungen im Handlungsfeld „Kurze Wege zur nächsten Station“ bedarf es jedoch lässt Unterstützung durch die Stadtgemeinde. Durch die Bereitstellung von wohnortnahen Stellplätzen für Carsharing kann hier durch die Stadt zu einer Verbesserung des Angebotes beitragen werden.**

6.7 Bedeutung und Bewertung von E-Fahrzeugen

Bereits 30% der befragten Carsharing-Nutzenden haben schon mal ein **E-Auto** ausgeliehen, 68% bislang nicht.

Während 34% der männlichen Kunden bereits ein E-Auto ausgeliehen haben, sind es bei den Frauen 24%.



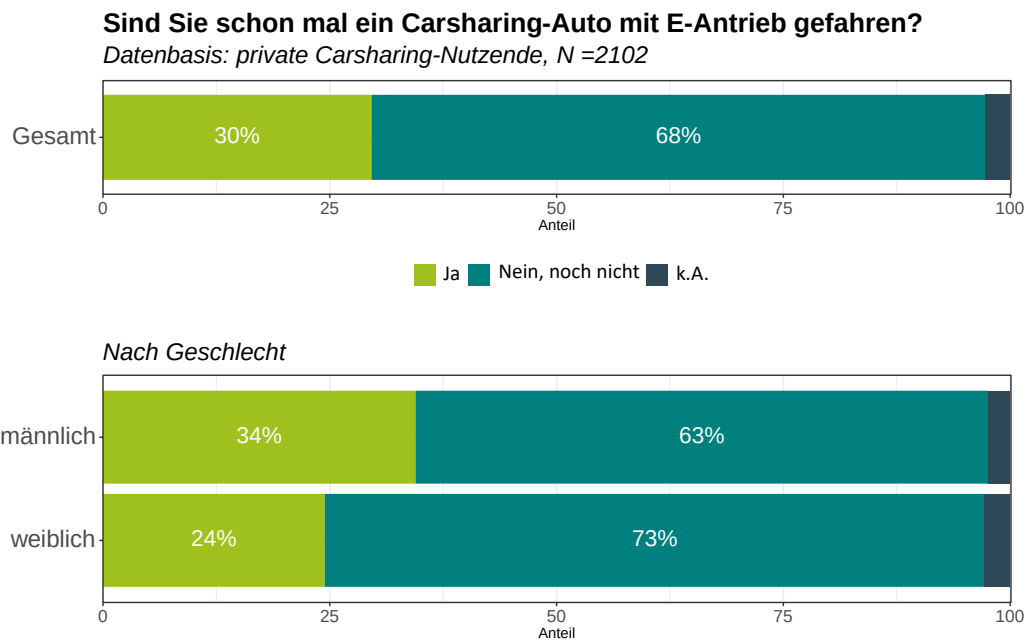


Abbildung 33: Nutzung E-Fahrzeug im Carsharing nach Geschlecht

Von denen, die bisher noch kein E-Auto ausgeliehen haben, haben immerhin 38% vor, in den kommenden 12 Monaten eines zu testen, darunter 45% der Männer und 33% der Frauen. **E-Auto-Carsharing ist demnach insgesamt aktuell deutlich populärer unter Männern als unter Frauen.**

Zudem sind E-Autos für Jüngere deutlich attraktiver als für Ältere: 36% der unter 36-jährigen Carsharing-Mitglieder, aber lediglich 20% der über 60-Jährigen sind bereits mit einem E-Carsharing-Auto unterwegs gewesen.

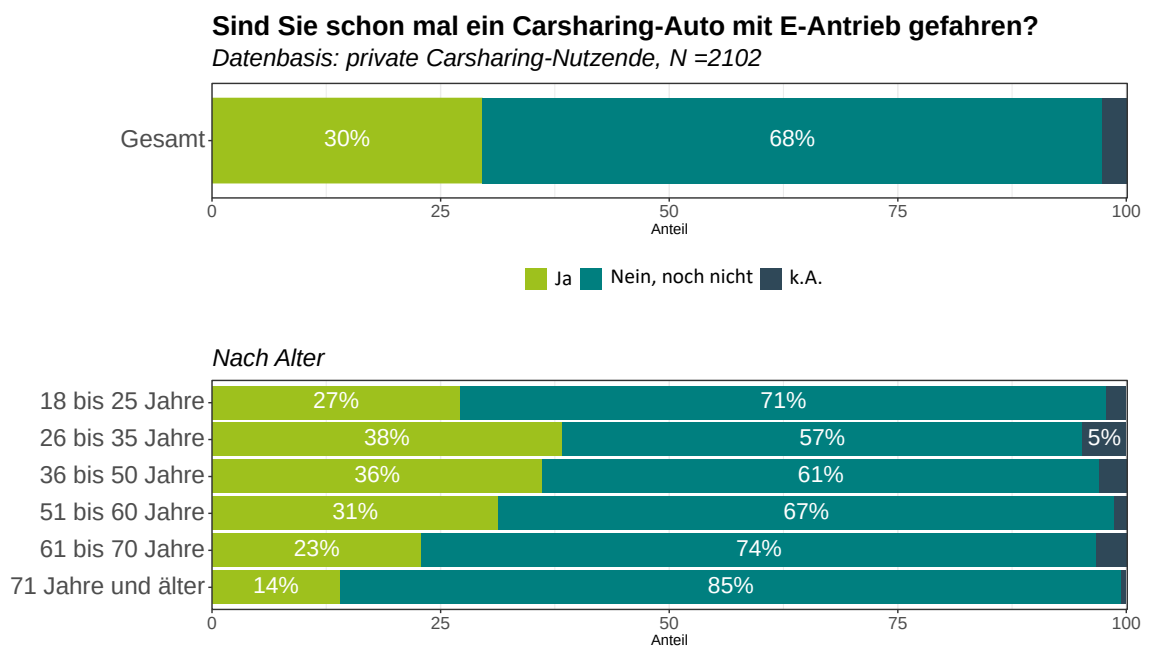


Abbildung 34: Nutzung E-Fahrzeug im Carsharing nach Alter

Als Hauptgrund dafür, bislang noch **kein Carsharing-Auto mit E-Antrieb gefahren zu haben**, nannten in der Befragung 40% fehlende **Verfügbarkeit von E-Autos**. Weitere Hinderungsgründe sind für 31%





mangelndes Wissen über den Ladevorgang, 28% äußerten die **Sorge vor Reichweitenproblemen** und 27% erscheint die **Nutzung von E-Autos als zu kompliziert**. Rund jeden Fünften ohne E-Autoerfahrung schreckte die verpflichtende Angabe der zurückzulegenden Entfernung bei der Buchung vor einer Nutzung ab.

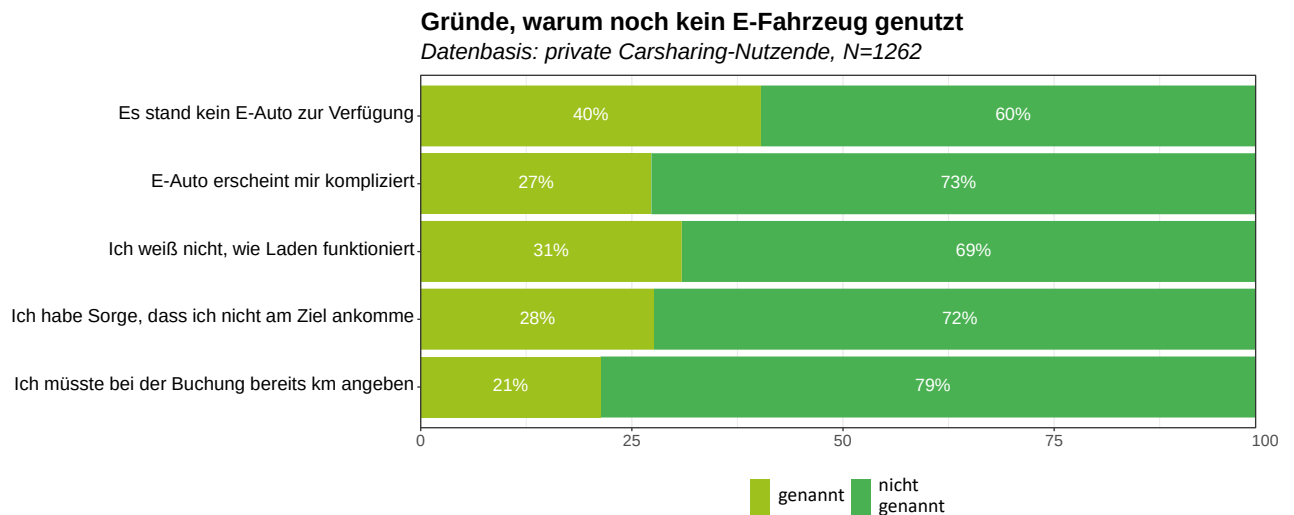


Abbildung 35: Gründe, warum bisher kein E-Carsharing genutzt wurde

Während Männer als Begründung für die bisherige Nicht-Nutzung vor allem auf die fehlende Verfügbarkeit eines E-Autos verweisen (50%), stehen bei Frauen folgende Gründe im Vordergrund: 41% stimmen der Aussage zu, sie wissen nicht, wie das Laden funktioniert und 32% erscheint die Nutzung zu kompliziert. Diese Unterschiede deuten auf eine höhere Technikaffinität und „Risikobereitschaft“ unter Männern hin, im Gegenzug überwiegt unter weiblichen Nutzenden eher die Haltung „Es muss verlässlich sein und funktionieren“.

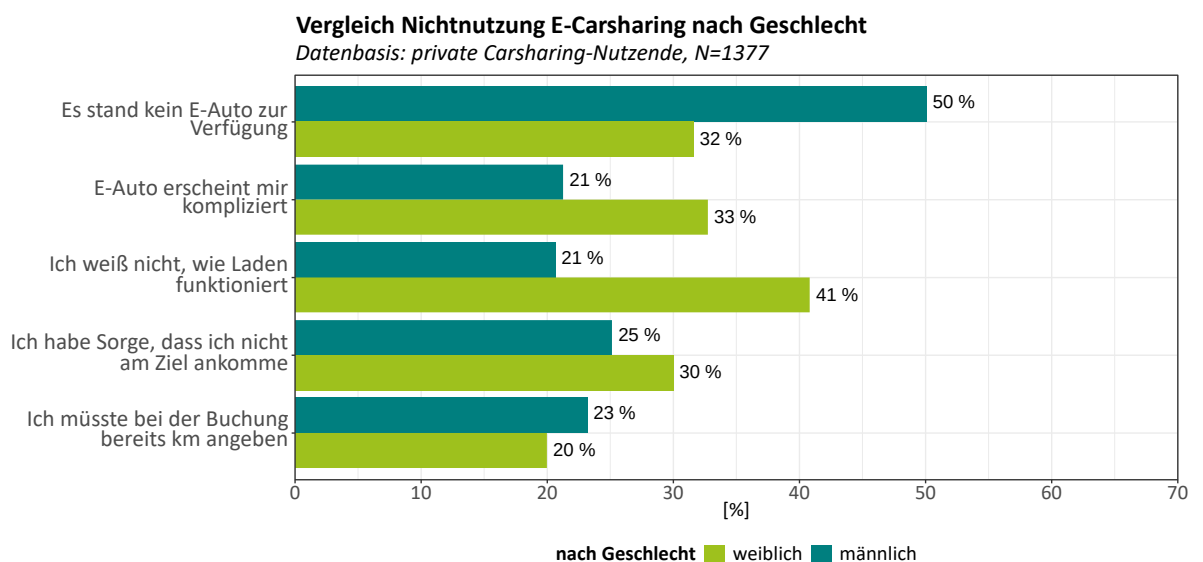


Abbildung 36: Gründe für Nichtnutzung E-Carsharing nach Geschlecht

Als **Gründe für die Nutzung eines E-Autos** werden von den Befragten, die bereits E-Carsharing-Auto-Erfahrung besitzen, vor allem Neugier (56%) und Klima- und Umweltschutzgründe (53%) gefolgt von der





allgemeinen Aussage: „Ich fahre gerne mit einem E-Auto“ – 45%) – hierunter auffallend häufig unter 36-Jährige (54%).

Dass kein (vollgetanktes) Auto mit Benzinmotor zur Verfügung stand, folgt als Nutzungsgrund mit deutlichem Abstand (21%), 17% haben das E-Auto genutzt, da sie wussten, dass das Auto über ausreichend Ladekapazität verfügt, nur 10% wollten das E-Auto „testfahren“, um zu sehen, ob ein Kauf in Frage kommt.

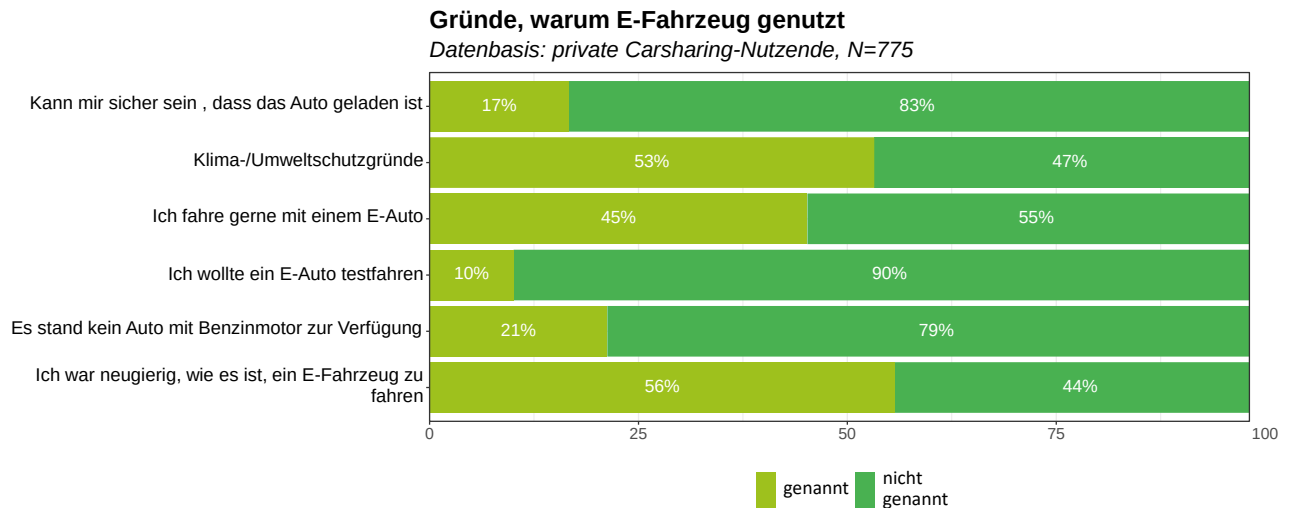


Abbildung 37: Gründe für die Nutzung von E-Carsharing

6.8 Bewertung stationsbezogener Aspekte durch Carsharing-Nutzende

Wie im Kapitel 6.6 bereits belegt, ist die **Stationsnähe den Carsharing-Nutzenden wichtig** und die Zufriedenheit damit ist groß. Für die Bewertung stationsbezogener Aspekte wurden Daten der Nutzendenbefragung herangezogen, bei denen die Befragten angaben, die zuletzt genutzte Station *regelmäßig* zu nutzen. Für diese Befragten wurde die Zufriedenheit mit unterschiedlichen Aspekten des Carsharing-Angebots ausgewertet.

Bei Stationen auf öffentlichem Grund handelt es sich jeweils um „mobil.punkte“ oder „mobil.pünktchen“. Wie aus Abbildung 38 ersichtlich, sind befragte Carsharing-Nutzende mit der Distanz zur nächsten Station zufriedener, wenn sich die regelmäßig genutzte Station auf öffentlichen Grund befindet.



**Zufriedenheit Distanz zur nächsten Station**

Datenbasis: private Carsharing-Nutzende, regelmäßig genutzte Station, N =1142

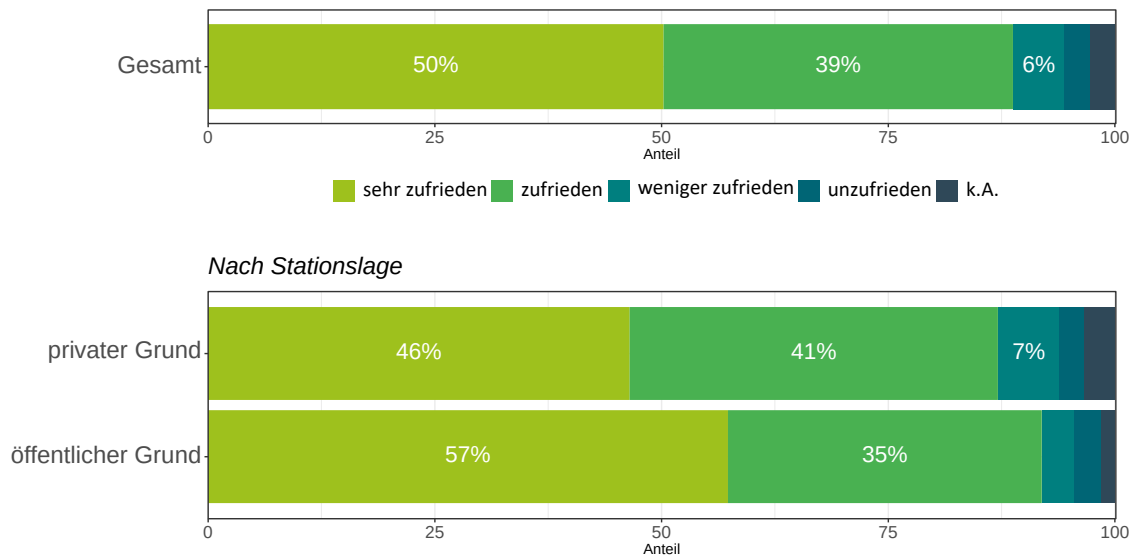


Abbildung 38: Zufriedenheit mit Distanz zur nächsten Station nach Stationslage

Keine Unterschiede in der Zufriedenheit zwischen Stationen auf öffentlichem bzw. privatem Grund gibt es hinsichtlich der Fragestellung nach einfachem Ein- und Ausparken an dem jeweiligen Standort. Nur geringfügig besser werden Stationen auf öffentlichem Grund hinsichtlich der Zufriedenheit mit guter Sichtbarkeit der Stellplätze bewertet. Gleiches trifft auf das subjektive Sicherheitsgefühl zu (vgl. Abbildung 39: Zufriedenheit mit subjektivem Sicherheitsgefühl nach Stationslage).

Zufriedenheit Gefühl der Sicherheit

Datenbasis: private Carsharing-Nutzende, regelmäßig genutzte Station, N =1142

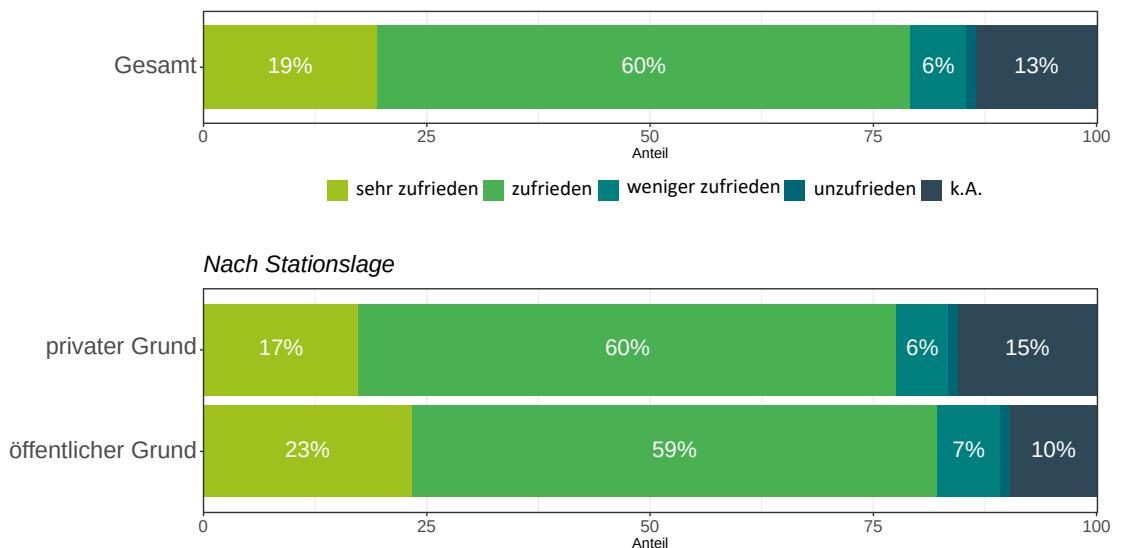


Abbildung 39: Zufriedenheit mit subjektivem Sicherheitsgefühl nach Stationslage

Während sich keine Zusammenhänge zwischen der Stationsgröße und der Auswahl an Fahrzeugen sowie der Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge feststellen lassen, wird erwartungsgemäß die Zufriedenheit mit der Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen erkennbar besser von Nutzenden bewertet, die regelmäßig



Fahrten an Stationen starten, an denen E-Fahrzeuge verfügbar sind (vgl. Abbildung 40). Erkennbar ist hier jedoch auch ein hoher Anteil an Personen, die zu dieser Frage keine Antwort geben können oder möchten.

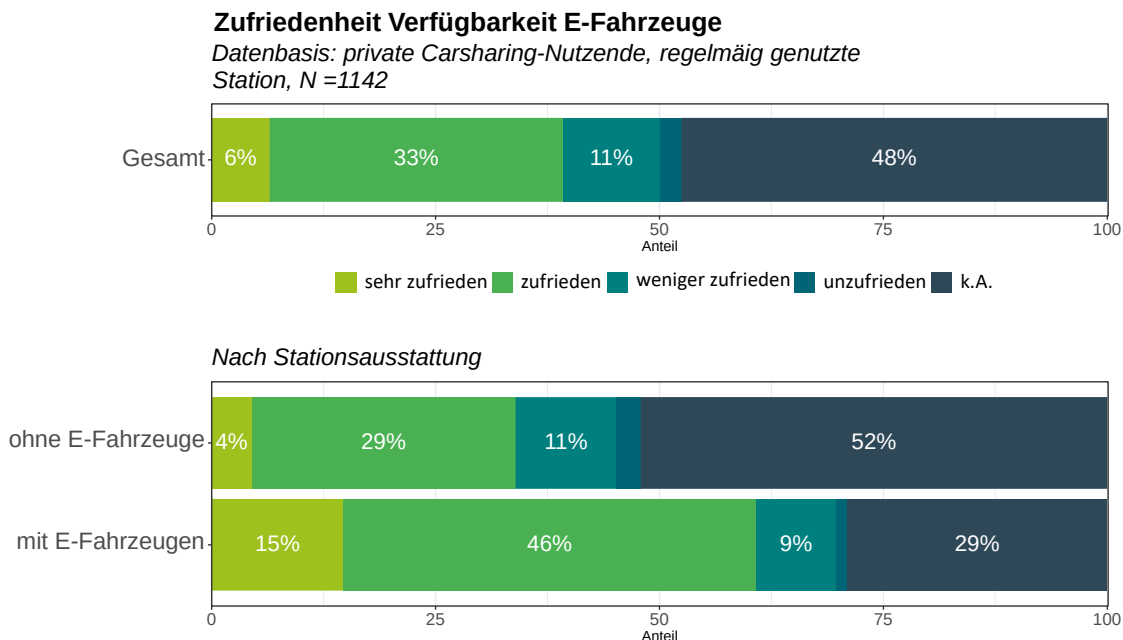


Abbildung 40: Zufriedenheit mit Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen nach Stationsausstattung

6.9 Bewertung des „smumo“-Carsharing-Angebots

6.9.1 Anteile an der Carsharing-Nutzung

69% der Carsharing-Mitglieder nutzen ausschließlich das stationsgebundene Angebot von cambio, 2% ausschließlich „smumo“, das free-floating-Angebot von cambio, weitere 26% nutzen beide Angebotsformen. Dies gilt in dieser Größenordnung weitgehend für Männer und für Frauen.

Unter den jüngeren Carsharing-Mitgliedern ist eine deutliche Verschiebung hin zur dualen Nutzung feststellbar: 33% der unter 36-Jährigen nutzen sowohl cambio, als auch „smumo“, von den über 60-Jährigen lediglich 20%.

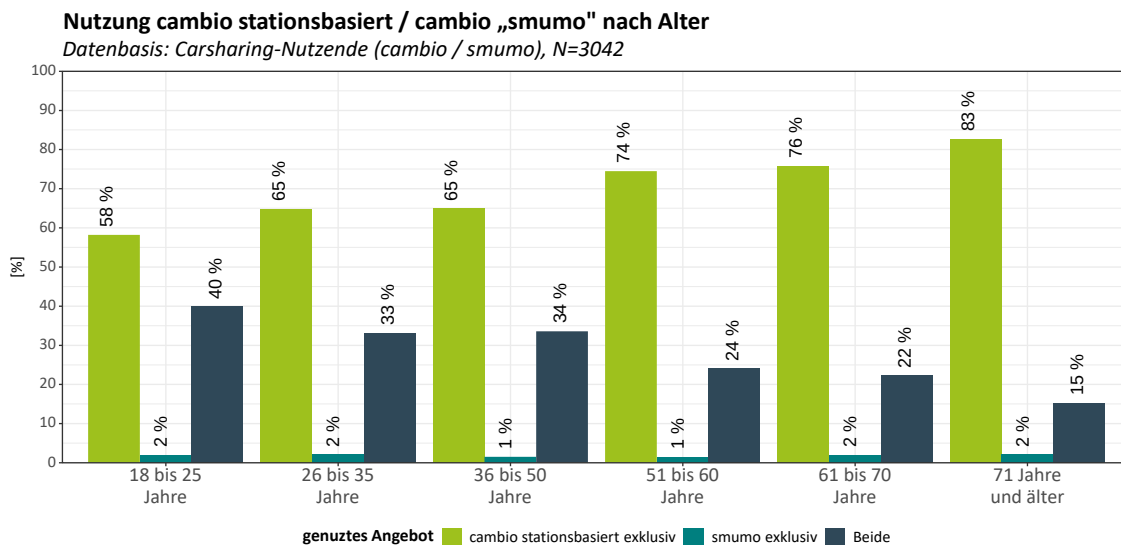


Abbildung 41: Nutzung der Angebote nach Alter

6.9.2 Wahrgenommene Vor- und Nachteile des Angebots

Im Zuge der Befragung konnten die Teilnehmenden auch im Rahmen einer offen gestellten Frage (ohne Antwortvorgaben) Vor- und Nachteile benennen. 1.064 Personen benannten Vorteile, 904 benannten Nachteile. Diese wurden im Zuge der Datenanalyse zunächst kategorisiert:

Einige beantworteten die Fragen der Vor- oder Nachteile nicht im Vergleich zum stationsbasierten Carsharing, sondern im Vergleich zum eigenen Fahrzeug. Das galt zum Beispiel für die Parkgebühren, aber auch bei den one-way-Fahrten wurde das vereinzelt sichtbar.

Flexibilität war der am häufigsten benannte Vorteil – oft auch pauschal ohne Konkretisierung.

„Flexibel wie ein Roller, aber nicht so peinlich. Perfekt für mal eben irgendwas holen, bringen oder trocken ein Ziel zu erreichen.“

„Smumo nutze ich, wenn ich unentschlossen bin und mich nicht festlegen möchte. Entweder steht ein Auto in der Nähe oder ich mache etwas anderes“

Zumeist aber wurden räumliche und zeitliche Flexibilität benannt.

Die **räumliche Flexibilität** bezieht sich darauf, das Fahrzeug überall im smumo Gebiet abgestellt werden kann und nicht an der Stelle abgeben werden muss, von der es gebucht wurde.⁶

Vor allem aber wurde von einigen die räumliche Flexibilität dahingehend ausgeführt, dass man es nach der Ankunft und z.B. dem Entladen zuhause nicht noch an eine Station gebracht werden muss, sondern vor der Haustür bzw. in der Nähe der Wohnung abgestellt werden kann.

„kann das Auto als Frau nachts vor meiner Haustür parken, ist sicherer“

„Oft direkt vor der Haustür verfügbar und kann nach der Fahrt auch gleich dort stehen bleiben. Sehr praktisch bei größeren Einkäufen.“

⁶ Wenn betont wurde, dass ein Fahrzeug oft ganz in der Nähe verfügbar sei, so wurde dies unter der guten Verfügbarkeit verbucht.



Andere erklärten deutlich, dass sie dadurch nur für den Hin- oder Rückweg dann ein Auto nutzen und zahlen müssten.⁷ Von (nur) einer Person wurde der ökologische Aspekt der One-Way-Buchung thematisiert, obwohl viele die One-Way-Buchung mit ÖPNV kombinierten. Eine andere Person verwies darauf, dass auf diese Weise mehr Personen von den Fahrzeugen profitieren.

Bei der **zeitlichen Flexibilität** wurden zwei Aspekte besonders deutlich: die spontane Möglichkeit der Buchung, aber vor allem vorher nicht den Endzeitpunkt einschätzen zu müssen. Gerade hier wurde von einzelnen darauf hingewiesen, dass es dadurch entspannter sei und gerade bei Stau kein Druck entstehe.

„Mit „smumo“ bin ich zeitlich flexibler, muss nicht ständig auf die Uhr schauen und habe keinen Stress, falls ich mal in einen Stau gerate.“

Aus diesem Zitat zeigt sich, was in vielen Aussagen durchschimmerte, dass Personen es mit dem stationsbasierten Carsharing von cambio verglichen.

„smumo“ ist nicht stationsgebunden, tolle Ergänzung“

Vor diesem Hintergrund ist auch das Thema Verfügbarkeit zu sehen: Es ging oft darum, dass noch spontan in relativer Nähe ein Fahrzeug bereitstand – gerade, wenn ein stationsbasiertes Auto nicht mehr buchbar war.

Beim Thema *Kosten* wurde vor allem der Faktor, dass die Standzeiten nicht mitgezahlt werden mussten, betont.

„Dadurch, dass ich es überall abstellen kann, ist es günstiger, weil ich es bei z. B. Besuchen von Freunden, einfach wieder abgeben kann, anstatt es für den Zeitraum des Besuchs weiter zu mieten und es dann erst nach der Verabredung wieder an der Station abzugeben.“

Zusätzlich gab es aber auch allgemeine Aussagen zu einer fairen Preisgestaltung, die auf eine zeitgenaue Abrechnung und gute Preise für kurze Strecken abhob.

Sofern gute Zugänglichkeit präzisiert wurde, ging es um die einfache Bedienung der App und den Buchungsvorgang. Die gute Auffindbarkeit wurde von einer Person über die gute Sichtbarkeit im Stadtbild und von den anderen über die App gelobt.

Vereinzelt wurde das Angebot aber auch im Allgemeinen gelobt:

„zeitlich ungebundene moderne Mobilität“

⁷ Wenn nur benannt wurde, dass man es abstellen kann, wo man will, wurde dies nicht als explizite one-way-Nutzung codiert, denn dann konnte es auch darum gehen, sich den Fußweg von der Station zu sparen.





Nennung	Häufigkeit (N=)
Flexibilität...	1001
... davon explizit zeitliche Flexibilität	589
... davon explizit Spontaneität	121
... davon explizit räumliche Flexibilität	511
...davon explizit one-way-Fahrten	166
...davon explizit die Möglichkeit, es vor der eigenen Haustür abzustellen	87
Gute Verfügbarkeit	119
Kostengünstiger durch One-way Option	14
Faire Preisgestaltung	13
Gute Fahrzeuge	8
Gute technische Zugänglichkeit	7
Einfaches Finden der Fahrzeuge	3
Keine Parkgebühren zahlen müssen	2

Tabelle 12: Kategorisierte Nennungen Vorteile „smumo“. Gesamt = 1064

Neben den genannten Vorteilen wurden auch verschiedene **Nachteile** von 904 Personen benannt. Im Zuge der Datenanalyse wurden diese ebenfalls systematisch kategorisiert. Diese waren deutlich heterogener als die genannten Vorteile.

Nennung	Häufigkeit (N=)
Verfügbarkeit in Laufweite zu gering (nur innerhalb Geschäftsgebiet)	276
... besonders an Wochenenden / Feiertagen	4
Geschäftsgebiet zu klein	270
Parkplatzsuche schwierig	193
Es gibt keine Nachteile	112
Mehr Fahrzeugtypen gewünscht	87
Planbarkeit nicht gegeben	86
...davon: Buchungsvorlauf zu gering für die Wege zum Fahrzeug	10
Fahrzeuge zu klein	61
Fahrzeuge technisch / im Handling nicht gut	50
...davon: Kupplung ist nicht in Ordnung	8
Preisgestaltung ist nicht gut	40
E-Fahrzeuge fehlen	25
Pflegezustand der Fahrzeuge ungenügend	23
Ungünstige Konzentration der Fahrzeuge innerhalb des Geschäftsgebiets auf	23
Unsicherheiten/Probleme wegen der Grenzen des Abstellgebiets	11
Automatikgetriebe erwünscht	10





Nennung	Häufigkeit (N=)
Durch das Angebot entstehen noch mehr PKW(-Fahrten)	9
Suche des Fahrzeugs schwierig – z. T. obwohl in App gezeigt	9
App schwierig bzw. zu hoher Datenverbrauch	5
Ideal: über Stadtgrenzen hinaus abstellen können	5
Fahrzeuge zu groß	3
Haustiere nicht transportieren zu dürfen	3

Tabelle 13: Kategorisierte Nennungen Nachteile „smumo“. Gesamt = 1016

112 Befragte erklärten auf die Frage „Und welche Nachteile hat smumo aus Ihrer Sicht?“ explizit, dass sie keine Nachteile sehen.

„in Kombination mit [dem stationsgebundenen Angebot von] cambio keine“

Aber auch dort, wo Nachteile wahrgenommen werden, fällt die Kritik überwiegend sachlich aus. Die genannten Aspekte werden lediglich als „kleiner Nachteil“ oder als „wünschenswert“ formuliert. Die Analyse der Themenschwerpunkte zeigt, dass das Thema **Bedienung der Fahrzeuge** häufig genannt und entsprechend intensiv diskutiert wird.

Rang	Thema	Beispiel
1.	Technik/Bedienung	„doofe Autos.“ „die C1 haben eine katastrophale Kupplung.“ „Beide Autos sind nicht wirklich reizvoll und furchtbar unangenehm zu fahren.“
2.	Buchungsvorlauf zu gering	„Das begrenzte Abstellgebiet und die fehlende Planbarkeit. Ich muss erst mit der Bahn in das Abstellgebiet fahren, um ein Auto zu übernehmen. D. h. während der Anreise muss ich laufend schauen, wo gerade ein Auto in der Nähe parkt.“
3.	Parkplatzsuche	„In manchen Stadtteilen dauert die Parkplatzsuche länger als die eigentliche Fahrt.“ „Die Sucherei macht mich wahnsinnig und der ggf. weite Rückweg zu Fuß ist keine Freude.“
4.	Pflegezustand	„Der ‚Durchlauf‘ ist höher als die Stationen, daher sind die Autos häufiger verschmutzt, Müll von der Person vorher drin oder der Tank ist leer“
5.	Schwierigkeiten Gebietsgrenzen zu erkennen	„Bei Abgabe ist das Abgabebereich in der App nicht erkennbar.“ „Es könnte sinnvoll sein, vor Beendigung der Buchung einen deutlichen Hinweis in der App zu bekommen mit, ob man sich im Geschäftsgebietes befindet oder nicht.“
6.	Unnötig vermehrte PKW	„Dass sehr viele sehr gleichgültige Menschen Free-Floating-Carsharing auch für sehr kurze Strecken nutzen, die sie zuvor zu Fuß, mit dem Rad oder mit Öffentlichen bewältigt hätten.“ „Es sind mehr Autos im Umlauf.“ „Nutzung des öffentlichen Raums als Abstellfläche für einen PKW.“
7.	Gebietsgröße	„Außerdem reicht die Zone nicht bis in einige Stadtteile (z. B. Gröpelingen), was ich eher schlecht und sogar etwas diskriminierend finde.“





Rang	Thema	Beispiel
8.	Fahrzeuggröße & mehr Fahrzeugtypen	„Geringe Auswahl der Autotypen (der häufige Citroen C3 ist knapp zu klein für einen Buggy/Kinderwagen).“ „Der Kupplungspunkt ist irgendwo hinter dem Mond. Gerade für große Menschen wie mich echt anstrengend. Die „smumo“ mit Faltdach sind die schlimmsten, daher versuche ich sie zu meiden.“
9.	Verfügbarkeit & Konzentration der Fahrzeuge	„Leider ist seit der Erweiterung des Gebietes in Bremen in meiner Gegend kaum noch ein „smumo“ verfügbar. Die sammeln sich an den Randgebieten und in der Mitte ist keiner mehr da. Hat sich sehr negativ entwickelt.“
10.	Preisgestaltung	„Trotz der Flexibilität muss immer mindestens eine Stunde gebucht werden. Ich würde da mehr zeitliche Flexibilität bevorzugen unter einer Stunde, denn ich benutze „smumo“ oft nur für 20-30 Minuten Fahrten.“ „Das C1 und C3 in der gleichen Wagenklasse geführt werden. Der fast baugleiche Aygo läuft im Gegensatz zum C1 als XS.“
11.	Planbarkeit	„Keine Planungssicherheit, da nicht vorbuchbar. Dies ist der wesentliche Grund, warum wir es nicht häufig nutzen.“ „Fahrtbeginn muss je nach Verfügbarkeit spontan geplant werden. Feste Termine sind damit deshalb schwierig zu organisieren.“

Tabelle 14: Heatmap Nennungen Nachteile „smumo“,

Ein Kritikpunkt, der sich hinter Aussagen zu einer mangelnden Planbarkeit verstecken könnte ist, dass Nutzende häufig längere Wege zum Fahrzeug zurücklegen müssen, aber das Fahrzeug nur für eine kurze Zeit vorbuchbar sei. Daraus entsteht die Unsicherheit, ob das Fahrzeug überhaupt verfügbar ist. Das stationsgebundene Carsharing hat den Vorteil der Verlässlichkeit und (langfristigen) Planbarkeit sowie die fehlende Notwendigkeit einen Parkplatz suchen zu müssen. Das free-floating-Angebot von „cambio“ bietet wiederum Flexibilität für spontane Fahrten (in eine Richtung) und ein offenes Buchungsende. Somit ergänzen sich die beiden Angebotsformen optimal und wirken den Kritikpunkten beider Angebotsformen entgegen.

Bei der Preisgestaltung würden sich die manche Nutzenden z. B. eine zeitgenauere Abrechnung, eine Abrechnung auch unter einer Stunde, unterschiedliche Preise für die Fahrzeuggrößen etc. wünschen.





6.9.3 Hinderungsgründe

Befragte, die angaben, „smumo“ nicht zu nutzen, hatten die Gelegenheit im Rahmen der Befragung die Gründe für die Nicht-Nutzung von „smumo“ benennen, 1648 Personen machten davon Gebrauch. Diese sind kategorisiert in Tabelle 15 aufgeführt:

Nennung	Häufigkeit
Kein Bedarf	628
... davon mit der Einschränkung „noch“	450
Nicht dort verfügbar, wo benötigt, davon...	378
... Bremen-Nord	33
Genügend feste Stationen in der Nähe	249
Mir bisher unbekannt / zu wenig bekannt	199
Will mir Parkplatzsuche ersparen	149
Falscher Fahrzeugtyp, davon...	78
... Fahrzeuge zu klein	58
... Fahrzeuge zu groß	2
Es ist mir zu wenig verlässlich / planbar	42
Will nur Automatikfahrzeuge fahren	37
App / Smartphone unerwünscht	32
Bin innerhalb des Abstellgebietes nur mit Umweltverbund unterwegs	31
Zu wenige Fahrzeuge verfügbar	29
Umgang erscheint zu kompliziert	21
Gewohnheit	21
Mag ich nicht, (von unpraktisch bis doof)	17
Will nur Elektrofahrzeuge	14
Empfundener höherer Preis	12
Lehne zusätzliche PKWs im Innenstadtbereich ab	12
Nutzung des CS nur für längere Fahrten	11
Eigenes Fahrzeug verfügbar	9
Fahrzeuge nicht gut genug	5
Autowerbung und Farbe nicht dezent genug	3
Kindersitz fehlt	3
App ist unzuverlässig	2

Tabelle 15: Kategorisierte Nennungen Gründe Nicht-Nutzung „smumo“, Gesamt= 1648 Personen





7 Aussagen und Erkenntnisse zur letzten Carsharing-Nutzung

7.1 Nutzungsart bei der letzten Fahrt

85% der bei cambio registrierten Kund:innen legten die letzte Fahrt mit dem stationsgebundenen Angebot von cambio zurück, 10% mit „smumo“, dem free-floating Angebot von cambio. Andere Anbieter wurden nur sehr vereinzelt genannt. 5% konnten oder wollten keine Angabe machen.

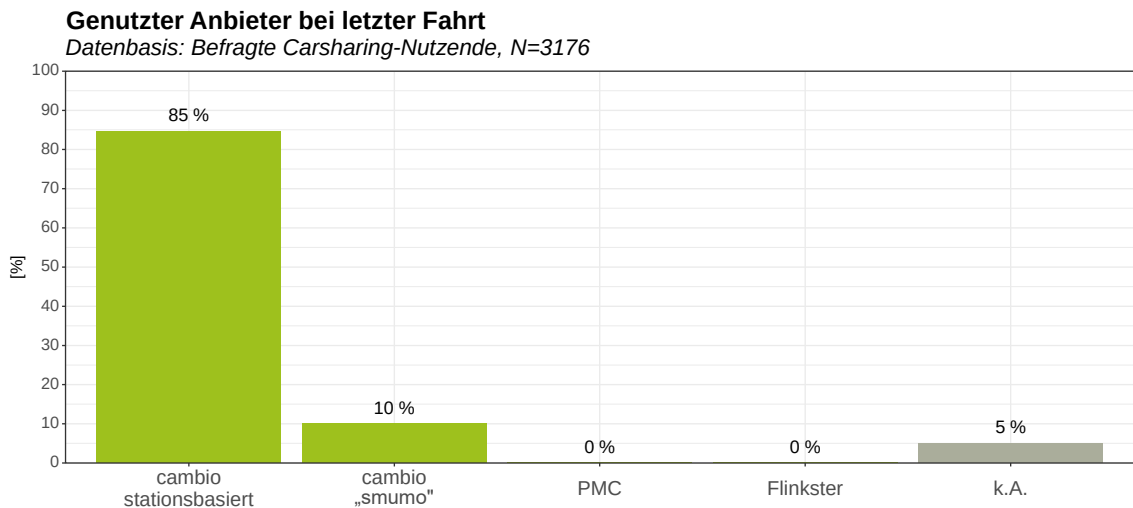


Abbildung 42: Genutzter Anbieter bei letzter Fahrt

7.2 Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zum Carsharing-Fahrzeug

Die allermeisten Nutzenden erreichten das Carsharing-Fahrzeug bei ihrer letzten Nutzung **zu Fuß** (71%), weitere 22% gelangten **mit dem Fahrrad oder E-Bike** dorthin, 8% mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 3% mit einem anderen Auto. Andere Verkehrsmittel, darunter z. B. Bre.Bike oder E-Tretroller spielten (noch) keine Rolle (Mehrfachnennungen waren zulässig).

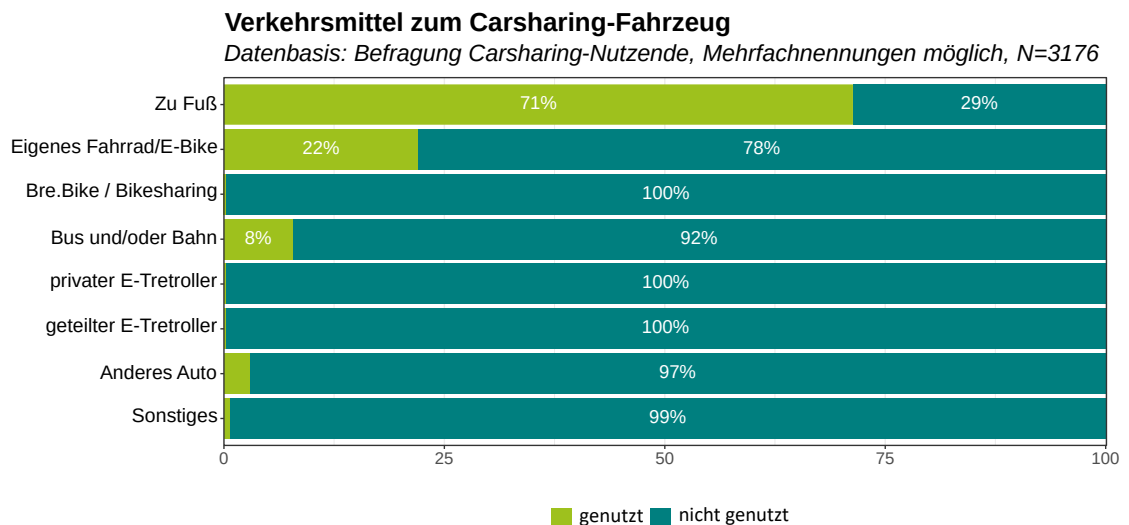


Abbildung 43: Verkehrsmittel zum Carsharing-Fahrzeug





Die nachfolgenden Fragen zur letzten Fahrt wurden dabei für **Nutzende des rein stationsgebundenen Angebots von cambio** und für **Carsharing-Mitglieder, die „smumo“, das free-floating-Angebot von cambio, nutzen**, getrennt gestellt.

7.3 Startstation der Nutzenden des stationsbasierten cambio-Angebots

Die **Nutzenden des stationsbasierten Angebots von cambio** gaben die bei der letzten Fahrt genutzte Startstation an, hierzu konnten eine ganze Reihe von zusätzlichen Hintergrundinformationen des Anbieters cambio zugespielt werden:

- 64% der genutzten Stationen befinden sich auf privatem Grund, 31% auf öffentlichem Grund (keine Angabe: 5%)
- 39% der genutzten Stationen gehören der Kategorie „klein“ an, weitere 27% der Kategorie „mittel“ und 30% der Kategorie „groß“ (keine Angabe: 5%)
- An 18% der genutzten Stationen sind E-Fahrzeuge verfügbar, an 77% nicht (keine Angabe: 5%)

Die meisten Fahrten der wurden im Stadtteil Neustadt begonnen (19%), gefolgt von Fahrtenbeginn in Schwachhausen (14%) und Findorff (10%).

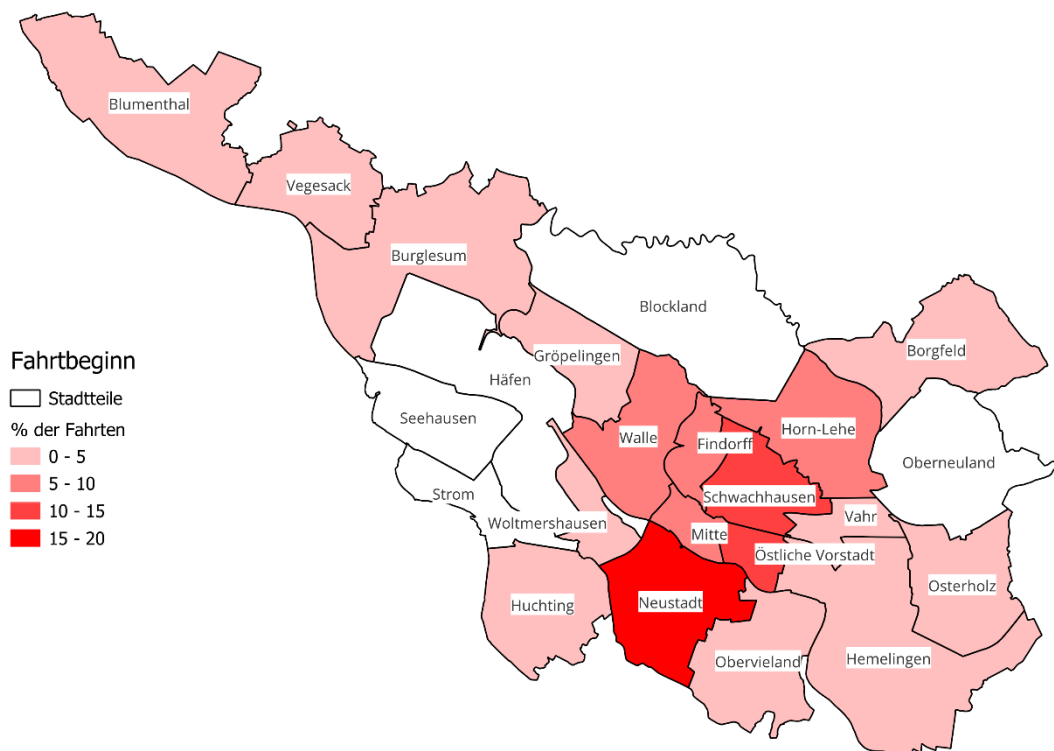


Abbildung 44: Startort der Fahrten (stationsbasiertes cambio-Angebot)

Zwei Drittel der Befragten nutzen die bei der letzten Fahrt genutzte Station regelmäßig bzw. häufig, 26% nur ausnahmsweise.



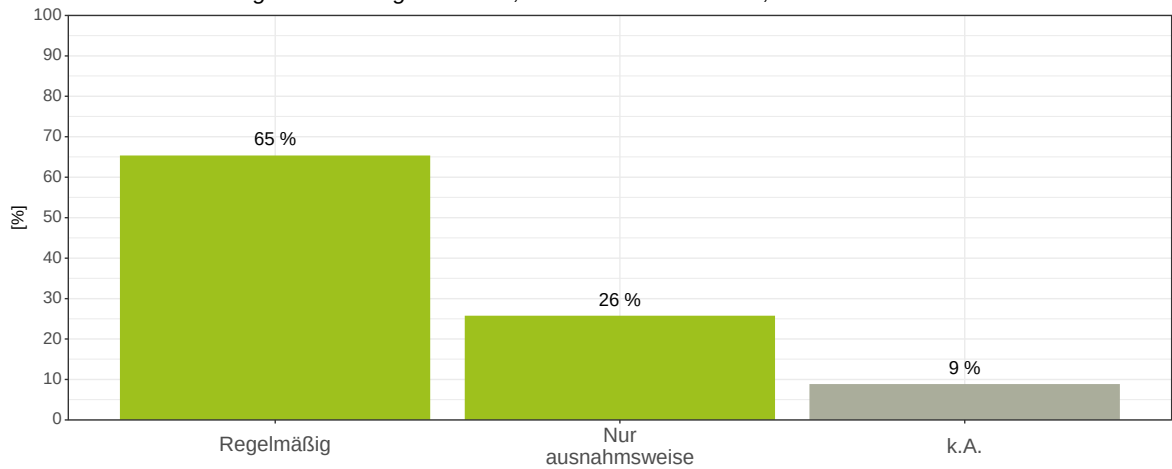
**Nutzung der letzten Station***Datenbasis: Befragte Carsharing-Nutzende, letzte Fahrt mit cambio, N=2689*

Abbildung 45: Regelmäßige / ausnahmsweise Nutzung der Station

7.4 Start- und Zielort von der Nutzenden von „smumo“, dem free-floating-Angebot von cambio

Bei rund zwei Drittel der **„smumo“-Nutzenden** waren Start- und Zielort ihrer letzten Fahrt identisch. In etwa 30% der Fälle lagen diese an unterschiedlichen Orten im Stadtgebiet.

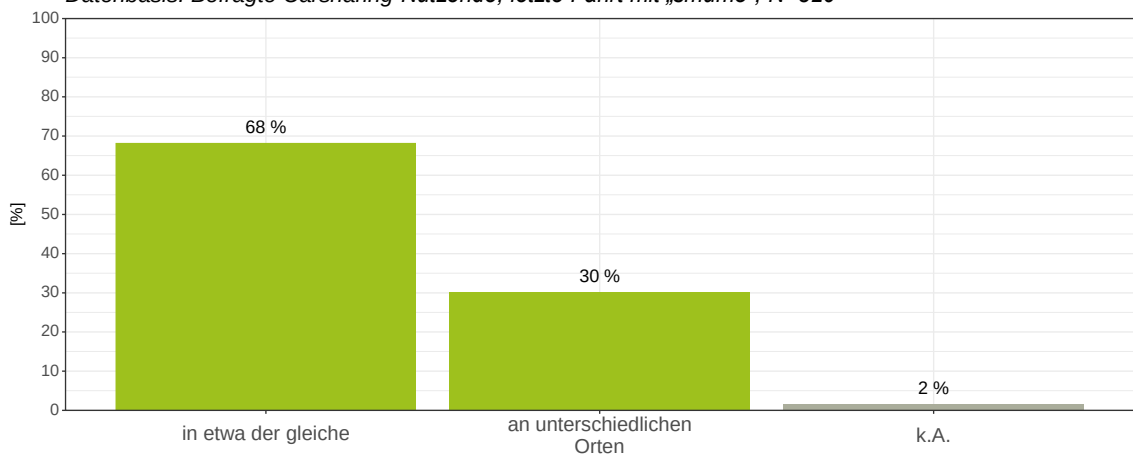
Bei letzter Fahrt mit „smumo“: Start- und Zielort*Datenbasis: Befragte Carsharing-Nutzende, letzte Fahrt mit „smumo“, N=320*

Abbildung 46: Start- und Zielort bei Nutzung „smumo“

7.5 Nutzungsgründe bei der letzten Fahrt

Als häufigste Gründe für die letzte Fahrt werden in erster Linie **Einkäufe und Besorgungen** (30%), der **Transport großer Gegenstände** (23%) und **Besuchsfahrten** (21%) genannt.





Es folgen: Ausflugsfahrten (11%), Personentransport (8%), Gaststätten- und Veranstaltungsbesuche (7%), beruflich bedingte Fahrten (5%), Fahrten zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle und Urlaubsfahrten (jeweils 4%), 8% nannten sonstige Gründe.

Bei den Gründen für die letzte Fahrt unterscheiden sich die Motive für die Nutzenden des stationsbasierten Angebots von cambio und des free-floating Angebots von cambio „smumo“ nur in wenigen Bereichen:

Deutlich häufiger wurde das stationsbasierte Angebot bei Transporten großer Gegenstände und Umzügen genutzt (cambio: 25%, „smumo“: 7%), dafür gaben „smumo“-Nutzende häufiger Personentransporte als Fahrtgrund an (cambio: 8%, „smumo“: 13%).

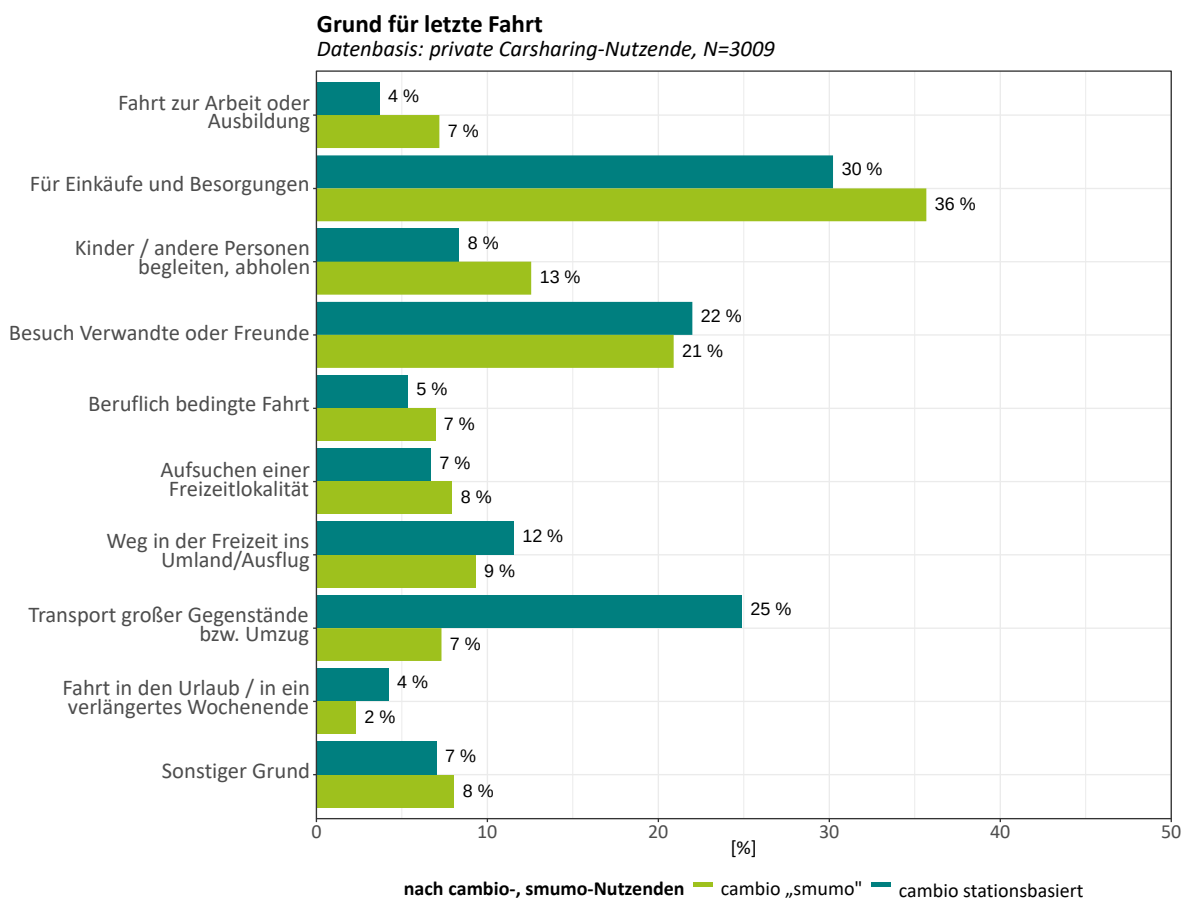


Abbildung 47: Grund der letzten Fahrt

7.6 Dauer der Mietdauer bei der letzten Fahrt

Zwischen den Angeboten unterscheidet sich die Mietdauer der letzten Fahrt deutlich: **Während beinahe die Hälfte der Fahrten mit „smumo“, dem free-floating-Angebot von cambio, nach zwei Stunden beendet waren, trifft dies nur auf ein Fünftel der Fahrten mit den stationsbasierten cambio-Fahrzeugen zu.** Dagegen betrug die Mietdauer bei 53% der cambio-Nutzenden zwischen zwei Stunden und einem halben Tag („smumo“: 39%) und bei 18% zwischen einem halben und einem ganzen Tag („smumo“: 8%). Mehrtägige Fahrten wurden von 8% der cambio-Nutzenden und 5% der „smumo“-Nutzenden angegeben



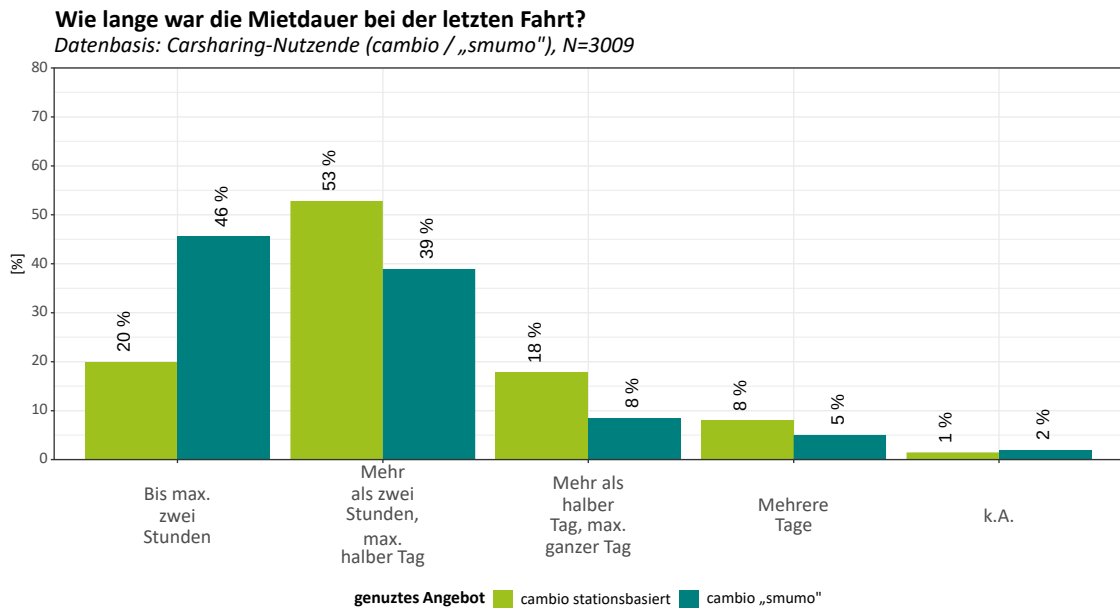


Abbildung 48: Dauer Mietdauer im Vergleich cambio / „smumo“

7.7 Mögliche Alternativen zum genutzten Carsharing-Auto bei der letzten Fahrt

Für den Fall, dass bei der letzten Fahrt kein Carsharing-Auto zur Verfügung gestanden wäre, wären die meisten Betroffenen zu einem **späteren Zeitpunkt** gefahren (33%). 28% hätten anstelle des Carsharing-Fahrzeugs in diesem Fall den **öffentlichen Nahverkehr** genutzt, 25% hätten den **Weg gar nicht zurückgelegt**. Weitere 15% hätten ein **privates Fahrrad**, 14% einen **Mietwagen** und 13% den **öffentlichen Fernverkehr** genutzt. Als weitere Alternativen wären das eigene Fahrzeug (9%), eine andere Zielauswahl (6%), ein zu Fuß zurückgelegter Weg (4%) oder eine Mitfahrgelegenheit bzw. Fahrgemeinschaft in Frage gekommen. Nur wenige Befragte nannten ein Lastenfahrrad oder Bikesharing (jeweils 1%) als Alternativen, noch weniger einen E-Tretroller.

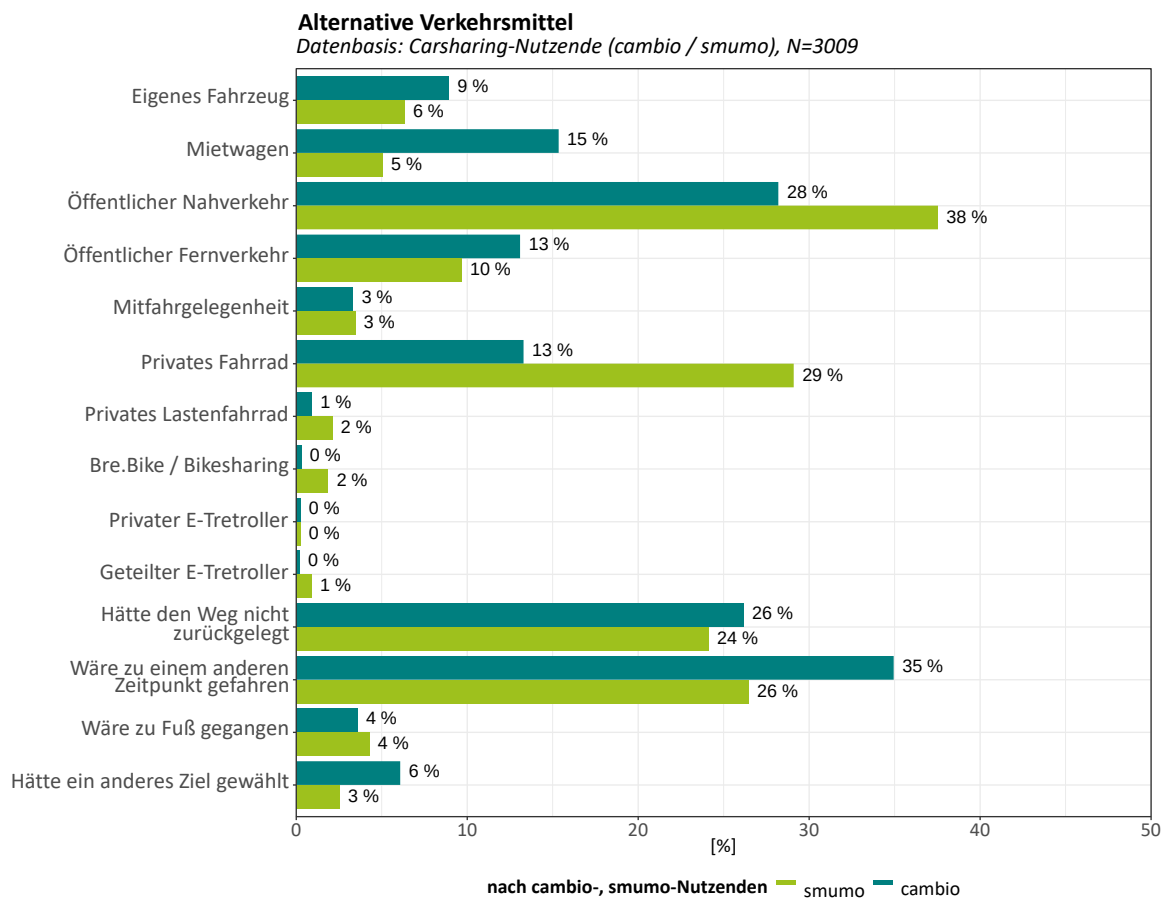


Abbildung 49: Alternatives Verkehrsmittel zu letzter Carsharing-Fahrt nach genutztem Angebot

Graduelle Unterschiede liegen für die gewählte Nutzungsart stationsgebunden oder free-floating vor: Während für „smumo“-Nutzende an erster Stelle der öffentliche Nahverkehr (38%) und danach ein privates Rad (29%) als Alternativen genutzt worden wären, hätten die meisten cambio-Nutzenden die Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt zurückgelegt (35%).



8 Wirkung von Carsharing in Bremen auf Mobilitätsverhalten und Autobesitz

8.1 Effekte des Carsharings auf Pkw-Besitz und –Nutzung anhand der SrV-Daten

Für die Ableitung von Effekten auf den Pkw-Besitz sowie auf die Fahrleistung der im Haushalt verfügbaren Pkw wird zunächst auf die Daten des Haushaltsdatensatzes des SrV 2023 zurückgegriffen. Wie in Kap. 4.2 dargestellt, werden hierbei Haushalte, in denen mindestens ein Haushaltsmitglied von einer Carsharing-Nutzung berichtet, als Carsharing-Haushalt behandelt und mit den Haushalten ohne Carsharing-Mitgliedschaft verglichen.

In Abbildung 50 sind die Pkw-Bestände in den Haushalten dargestellt.

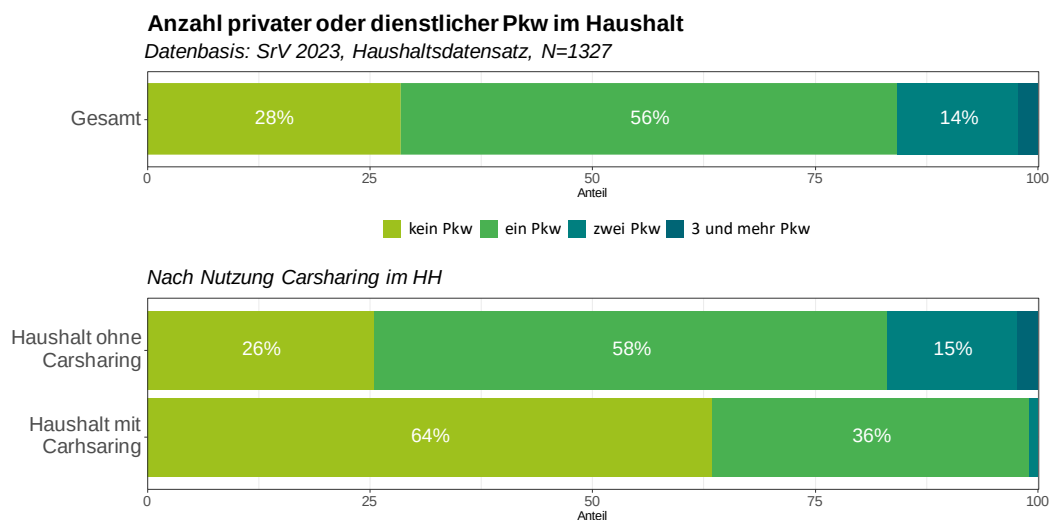


Abbildung 50: Vergleich Anzahl Pkw im Haushalt auf Basis SrV 2023

Wie anhand der Grafik ersichtlich, sind **64% der Haushalte mit Carsharing-Nutzung autofrei**. Lediglich rund ein Drittel der Carsharing-Haushalte verfügt über einen Pkw, Haushalte mit Zweitfahrzeug gibt es kaum, Haushalte mit mehr als zwei Pkw sind in dem SrV-Datensatz bei Haushalten mit Carsharing-Nutzung nicht vertreten.

Die dargestellten Unterschiede spiegeln sich auch in den berichteten Fahrleistungen der im Haushalt verfügbaren Pkw wider (vgl. Abbildung 51). Zu berücksichtigen ist hierbei, dass im SrV die Fahrleistungen nur für maximal drei Fahrzeuge im Haushalt erhoben wurden. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass für die Carsharing-Haushalte die mit Carsharing-Fahrzeugen erbrachten Fahrleistungen nicht enthalten sind.

Anhand der Daten des SrV stehen in Haushalten ohne Carsharing-Nutzung 0,94 private oder dienstliche Pkw zur Verfügung, mit denen in Summe durchschnittlich rund 10.000 km pro Jahr zurückgelegt werden. Bei Haushalten mit Carsharing-Nutzung liegt die vergleichbare Fahrleistung bei lediglich rund 3.500 km, die mit durchschnittlich 0,37 Pkw erbracht werden. In der 2018er Studie wurde von einer zusätzlichen Carsharing-Fahrleistung je Haushalt von 900 km ausgegangen, abgeleitet aus den Backend-Daten. Bei Hinzurechnung dieser Fahrleistung bestätigt sich dennoch das damalige Ergebnis, dass die **Fahrleistungen mit privaten und dienstlichen Fahrzeugen in Carsharing-Haushalten unter 50% der Fahrleistungen in Haushalten ohne Carsharing** liegen.



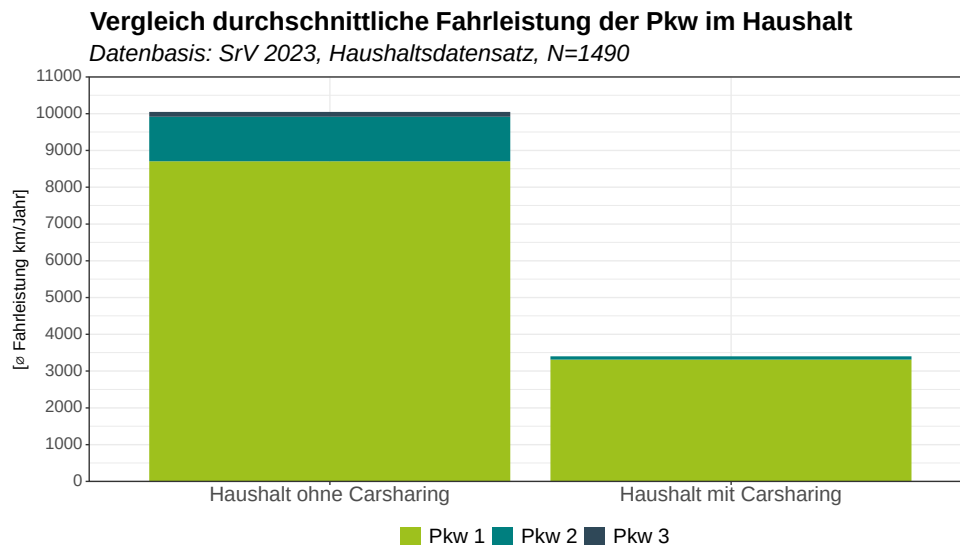


Abbildung 51: Vergleich durchschnittliche Fahrleistungen der Pkw im Haushalt

8.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung aus den Befragungen

Deutliche Unterschiede existieren bei der **persönlichen Pkw-Verfügbarkeit** zwischen Carsharing-Mitgliedern und -Nicht-Mitgliedern. 77% der Führerscheinbesitzenden, die keine Carsharing-Mitglieder sind, steht laut eigenem Bekunden „jederzeit“ ein Pkw zur Verfügung, weiteren 13% zumindest „gelegentlich“ und lediglich 8% „nie“. Ganz anders sieht es mit der Verfügbarkeit bei den Carsharing-Kunden aus: Lediglich 30% könnten immer auf ein Auto zurückgreifen, weitere 24% „gelegentlich“ und 44% „nie“.

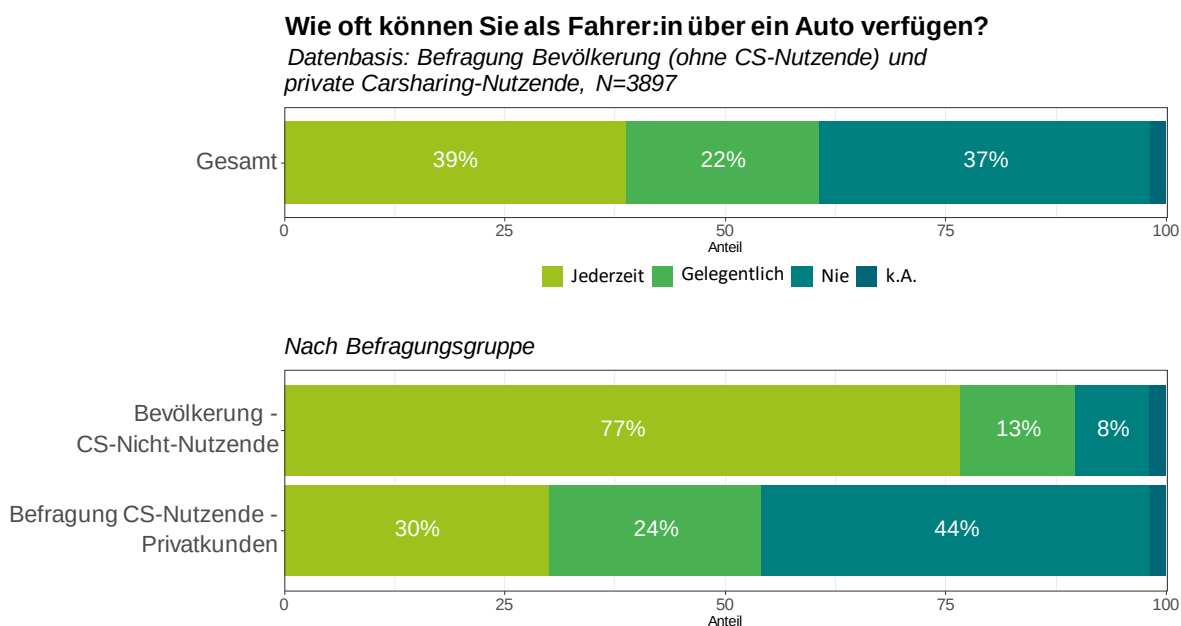


Abbildung 52: Vergleich Pkw-Verfügbarkeit

Die Ergebnisse der durchgeführten Befragungen bestätigen die SrV-Ergebnisse eindrucksvoll. Für die **Anzahl der Autos im Haushalt** gilt: In 77% der privaten Haushalte der Nicht-Carsharing-Mitglieder gibt es mindestens ein Auto, in 22% keines. Nahezu umgekehrt sind die Relationen bei den Carsharing-Mitgliedern: Rund zwei Drittel verfügen über kein Auto im Haushalt, nur ein Drittel haben mindestens ein Auto. Im Schnitt stehen in Nicht-Carsharing-Haushalten den Bewohnern 1,1 Autos zur Verfügung, in Haushalten der Carsharing-Mitglieder aber nur 0,4.

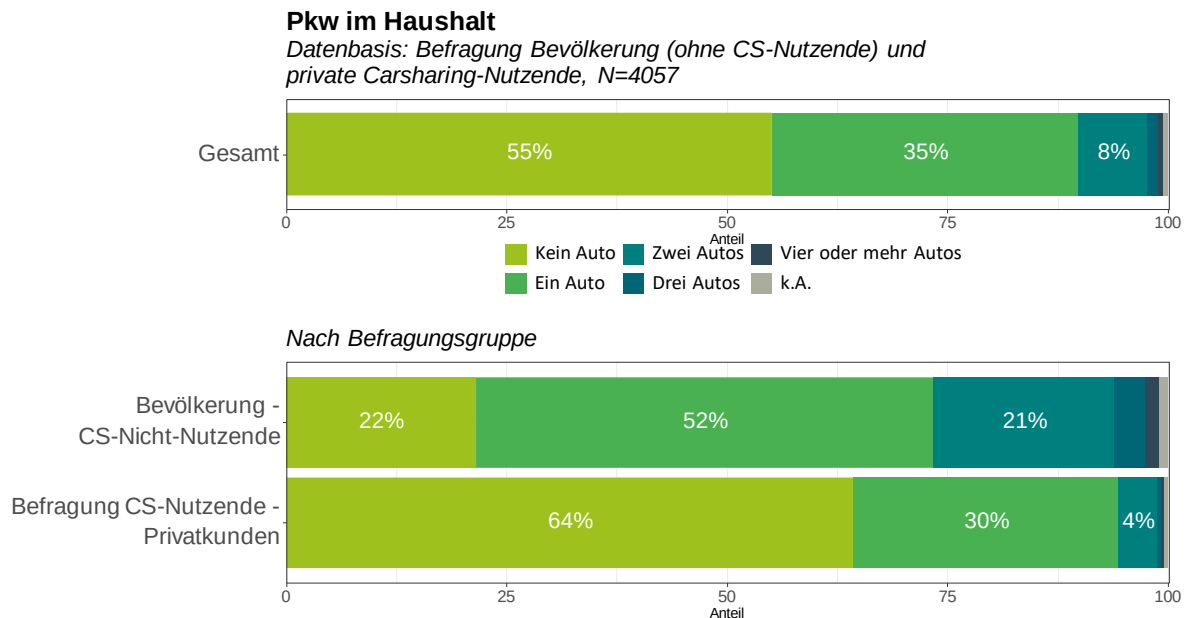
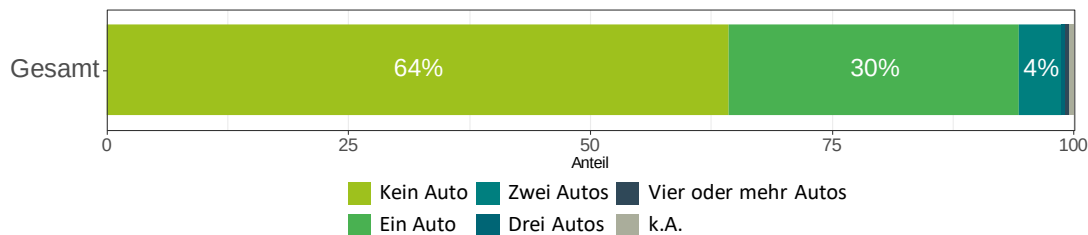


Abbildung 53: Vergleich Pkw im Haushalt

Betrachtet man nur die Carsharing-Nutzenden, bestehen deutliche Unterschiede für den Fahrzeugbesitz nach Stadtbezirken. Während Befragte, die im Bezirk Mitte wohnen, mit 80% den höchsten Anteil an autofreien Haushalten aufweisen, ist dies bei Befragten aus dem Bezirk Nord nur bei 49% der Fall. Hier ist auch mit rund 17% der Anteil der Haushalte mit zwei und mehr Pkw am höchsten.

Pkw im Haushalt

Datenbasis: private Carsharing-Nutzende, N =3176



Nach Stadtbezirk

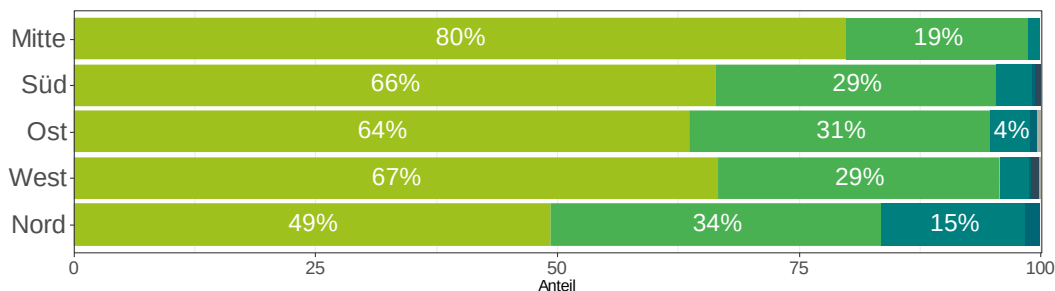


Abbildung 54: Anzahl Pkw in Carsharing-Haushalten nach Stadtbezirk

Doch nicht nur in Hinblick auf den Autobesitz existieren deutliche Unterschiede zwischen Carsharing-Nutzenden und -Nicht-Nutzenden: **52% der Carsharing-Nutzenden, aber nur 39% der Nicht-Carsharer, besitzen aktuelle eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr.** Vor allem das **Deutschlandticket** ist für Carsharing-Mitglieder attraktiv, 45% verfügen über eines. Unter der Gesamtbevölkerung ohne Carsharing-Mitgliedschaft liegt der Vergleichswert bei lediglich 27%.

Besitz Zeitkarte

Datenbasis: Befragung Bevölkerung (ohne CS-Nutzende) und private Carsharing-Nutzende, N=4057

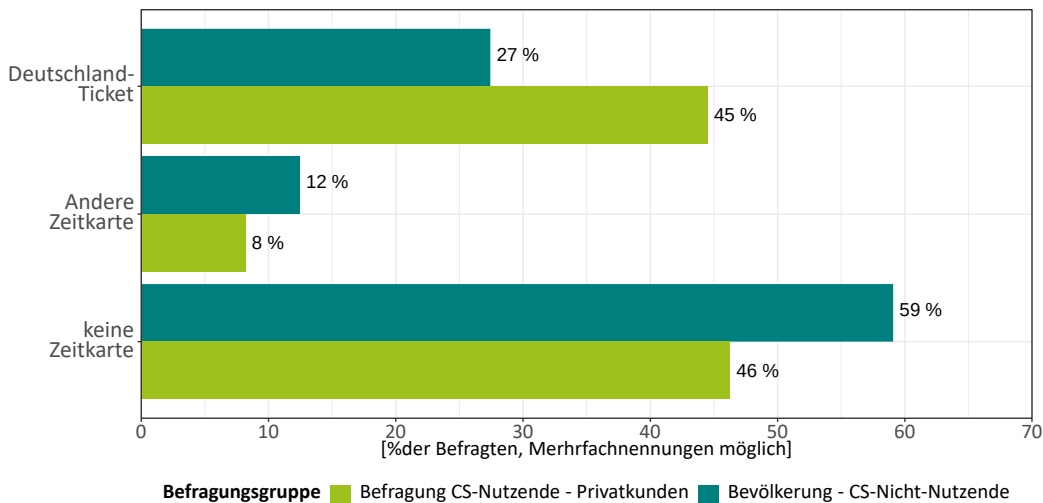


Abbildung 55: Vergleich Besitz ÖPNV-Zeitkarten

Dabei fällt auf, dass die nächste Haltestelle der Carsharing-Mitglieder im Durchschnitt etwas weniger weit entfernt ist (5,4 Minuten), als die für die Nicht-Mitglieder (6,0) Minuten.

8.3 Mobilitätsverhalten von Carsharing-Nutzenden und Nicht-Nutzenden

8.3.1 Vergleich anhand Daten des SrV

Der folgende Vergleich hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens basiert auf den in den **SrV-Wegeprotokollen**. Insgesamt liegen hier 9.526 verwertbare Datensätze vor, davon 910 von Personen aus Haushalten, in denen Carsharing genutzt wird. Jedoch liegen nur 15 Datensätze vor, bei denen zumindest ein Teil der Wegstrecke als Fahrende oder Mitfahrende per Carsharing zurückgelegt wurde. Somit sind anhand der SrV-Wegeprotokolle keine vertiefenden Auswertungen etwa zu spezifischen Wegezwecken bei Carsharing oder zu weiteren, in Verbindung mit Carsharing genutzten Verkehrsmitteln, möglich.

In den SrV-Wegeprotokollen werden je protokolliertem Weg die genutzten Verkehrsmittel erfasst, wobei bei zusammenhängenden Wegen auch mehrere Verkehrsmittel genannt werden können. In Abbildung 56 sind die hierbei genannten Verkehrsmittel im Vergleich zwischen Personen aus Haushalten mit und ohne Carsharing-Nutzung dargestellt. Die deutlichsten Unterschiede sind hier hinsichtlich der Pkw-Nutzung zu erkennen. Während Personen aus Haushalten ohne Carsharing-Nutzung bei 34% der Wege den Pkw nutzen, werden von Personen aus Haushalten mit Carsharing-Nutzung 8% der Wege mit einem eigenen Pkw sowie weitere 2% mit einem Carsharing-Fahrzeug zurückgelegt. Sowohl Wege zu Fuß (54% / 47%) und Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (25% / 14%) werden hingegen häufiger von Personen aus Haushalten mit Carsharing-Nutzung genannt. Noch deutlicher ist hier der Unterschied bei der Nutzung des Rads (inkl. E-Bike, Bikesharing und Lastenräder): Während Personen aus Haushalten mit Carsharing-Nutzung 44% der Wege mit dem Rad zurücklegen, ist das bei Personen aus Haushalten ohne Carsharing-Nutzung bei 28% der Wege der Fall.

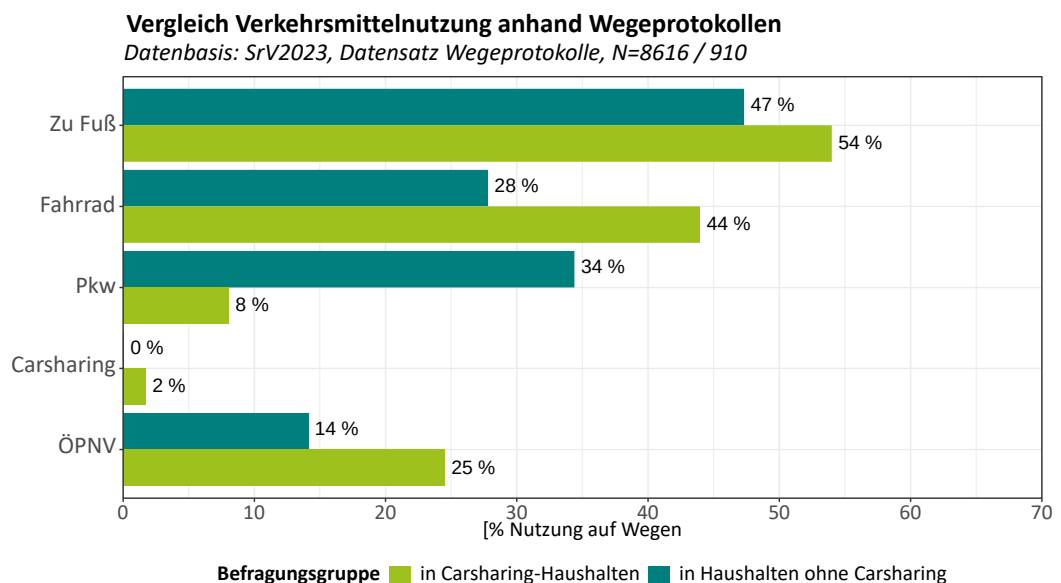


Abbildung 56: Vergleich Verkehrsmittelnutzung auf Basis SrV-Wegeprotokollen

Interessant auch: Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung lassen sich nicht nur bei Personen im fäherscheinfähigen Alter feststellen, sondern auch bei Minderjährigen. Bei den SrV-protokollierten Wegen spielt bei Minderjährigen aus Haushalten mit Carsharing-Nutzung der Pkw quasi keine Rolle und wird nur für 1% der Wege als genutztes Verkehrsmittel genannt, während bei Minderjährigen aus Haushalten ohne Carsharing der Pkw bei fast jedem fünften protokollierten Weg (19%) mitgenutzt wird.

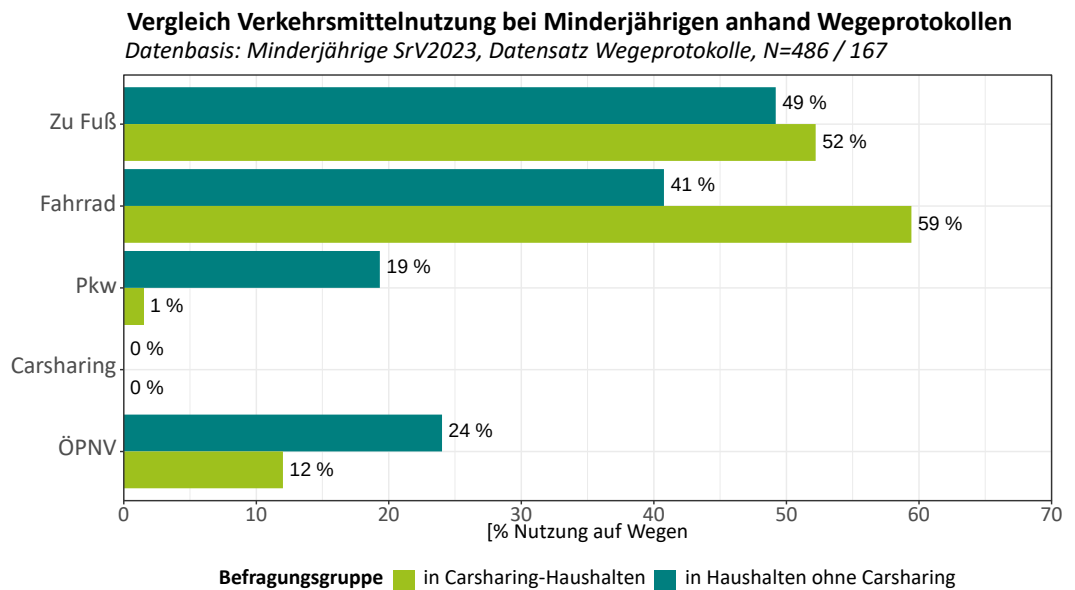


Abbildung 57: Vergleich Minderjähriger Verkehrsmittelnutzung auf Basis SrV-Wegeprotokollen

Bei Minderjährigen korreliert zudem die Länge der zurückgelegten Wege mit der Nutzung von Carsharing im Haushalt. Während von Minderjährigen aus Haushalten mit Carsharing-Nutzung Wege mit einer durchschnittlichen Länge von 2,2 km protokolliert sind, beträgt die durchschnittliche Wegelänge bei Minderjährigen ohne Carsharing-Nutzung im Haushalt 6,1 km, die Wege sind im Schnitt also fast dreimal so lang. Denkbar ist hier sowohl, dass die Wohnlage der Carsharing-Haushalte kürzere Wege ermöglicht und hierdurch der Verzicht auf die Pkw-Nutzung begünstigt wird. Ebenso ist denkbar, dass sich Carsharing-Nutzende hinsichtlich der aufzusuchenden Ziele (etwa im Freizeitbereich) mit Blick auf die verkehrliche Erreichbarkeit anders aussuchen.

Um dieser Frage weiter nachzugehen, wurden für Minderjährige die Wege zu Kindergärten / Kindertagesstätten und Grundschulen vertiefend betrachtet. Hierbei kann davon ausgegangen, dass es sich um wohnortnahe Wege handelt und somit die Wohnlage keine bzw. nur eine untergeordnete Rolle bei der Wahl der Verkehrsmittel spielt. Wie aus Abbildung 58 ersichtlich ist, zeigt sich auch hier ein erheblicher Unterschied v. a. hinsichtlich der Nutzung von Pkw und Fahrrad. Dabei wird in Haushalten mit Carsharing-Nutzung der Pkw kaum (3% der Wege) genutzt, in Haushalten ohne Carsharing-Nutzung hingegen für 22% der Wege. Damit korrespondierend wird in Carsharing-Haushalten das Rad (58% vs. 29%) deutlich häufiger für Wege zu Kita und Grundschule genutzt. Die oftmals problematischen „Eltern-Taxis“ sind in Carsharing-Haushalten quasi nicht vorhanden. Es erfolgt also in Carsharing-Haushalten bereits von Kindesbeinen an eine andere Sozialisation der Verkehrsmittelnutzung.

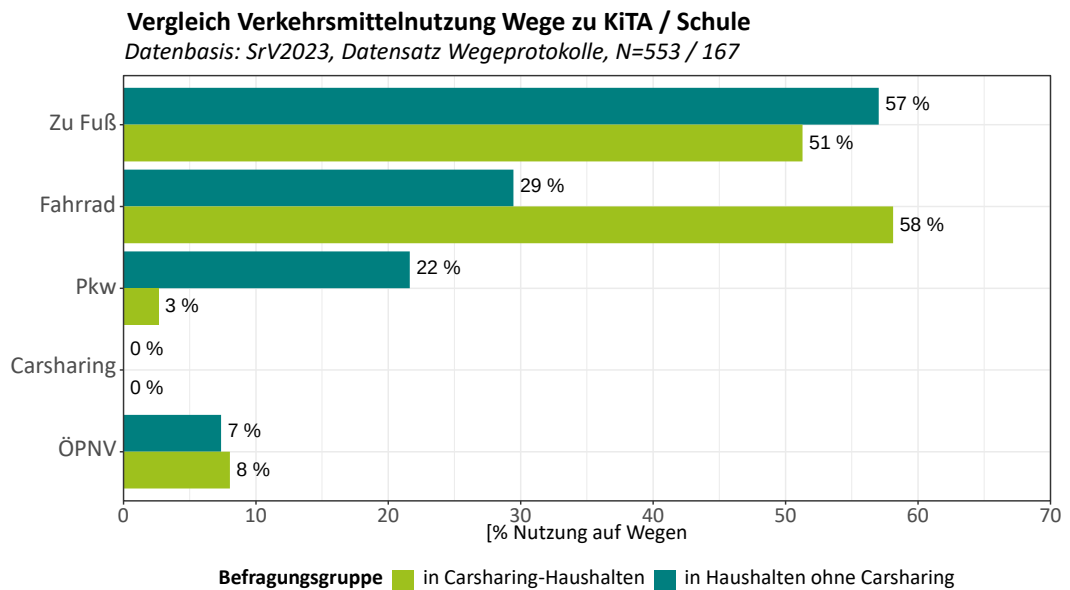


Abbildung 58: Vergleich Verkehrsmittelwahl für Weg zur Kita und Grundschule

8.3.2 Zweckgebundene Wege: Vergleich Anhand der erhobenen Befragungsdaten

Für die Verkehrsmittelnutzung auf den **Wegen zur Arbeit bzw. zur Ausbildungsstelle** ergeben sich erhebliche Unterschiede zwischen Carsharing-Nutzenden und Nicht-Nutzenden. Wir vergleichen nachfolgend die Ergebnisse der befragten Carsharing-Nutzenden mit denen der nicht Carsharing-Nutzenden aus der repräsentativen Bevölkerungsbefragung.

42% der Nicht-Carsharer fahren zumindest wöchentlich mit einem privaten Auto zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle, unter den Carsharing-Mitgliedern liegt der Anteil bei lediglich 11%. Carsharer gleichen diesen Unterschied bei der Autonutzung keineswegs in vollem Umfang durch die Nutzung von Carsharing-Autos aus: Lediglich 3% nutzen hierfür ein Carsharing-Auto mindestens einmal wöchentlich.

Ein privates Fahrrad oder E-Bike nutzen hingegen 41% der Nicht-Carsharer mindestens wöchentlich auf Arbeits- oder Ausbildungswegen, aber 74% der Carsharer. Kaum Unterschiede existieren zwischen den beiden Gruppen in Bezug auf den ÖPNV (Carsharer: 33%, Nicht-Nutzende: 31%) und bei zu Fuß zurückgelegten Wegen zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle (Carsharer: 30%, Nicht-Nutzende: 25%).

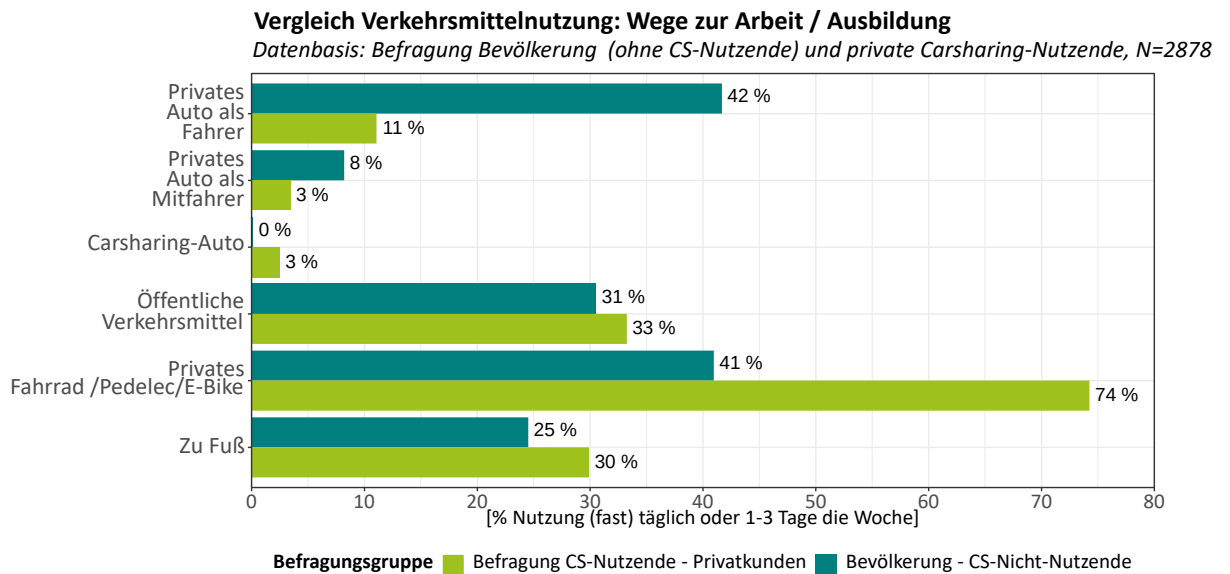


Abbildung 59: Vergleich Nutzung Verkehrsmittel (Wege zur Arbeit/Ausbildung)

Ähnliche Unterschiede existieren bezüglich der Verkehrsmittelnutzung auf den **Wegen für Einkäufe, Besorgungen und private Erledigungen**: **47% der nicht-carsharenden Bevölkerung sind für diesen Wegezweck mindestens einmal pro Woche mit einem privaten Auto als Fahrende unterwegs, aber nur 17% der Carsharing-Nutzenden. Von diesen nutzen lediglich 4% ein Carsharing-Auto.**

Mit dem Fahrrad oder E-Bike legen 72% der Carsharing-Mitglieder mindestens einmal pro Woche Einkaufs- und Besorgungswege zurück, aber nur 45% der Nicht-Nutzenden. Auch bei Fußwegen bestehen (im Gegensatz zum Wegezweck Arbeits- und Ausbildungswege) gravierende Unterschiede: 72% der Carsharer und 58% der Nicht-Nutzenden gehen mindestens einmal wöchentlich zu Fuß. Dies hängt auch damit zusammen, dass Carsharing-Mitglieder häufiger als Nicht-Nutzende Einzelhändler „in der Nähe“ aufsuchen bzw. - entfernungsbedingt – zu Fuß aufsuchen können (siehe hierzu auch Kapitel 5.8).

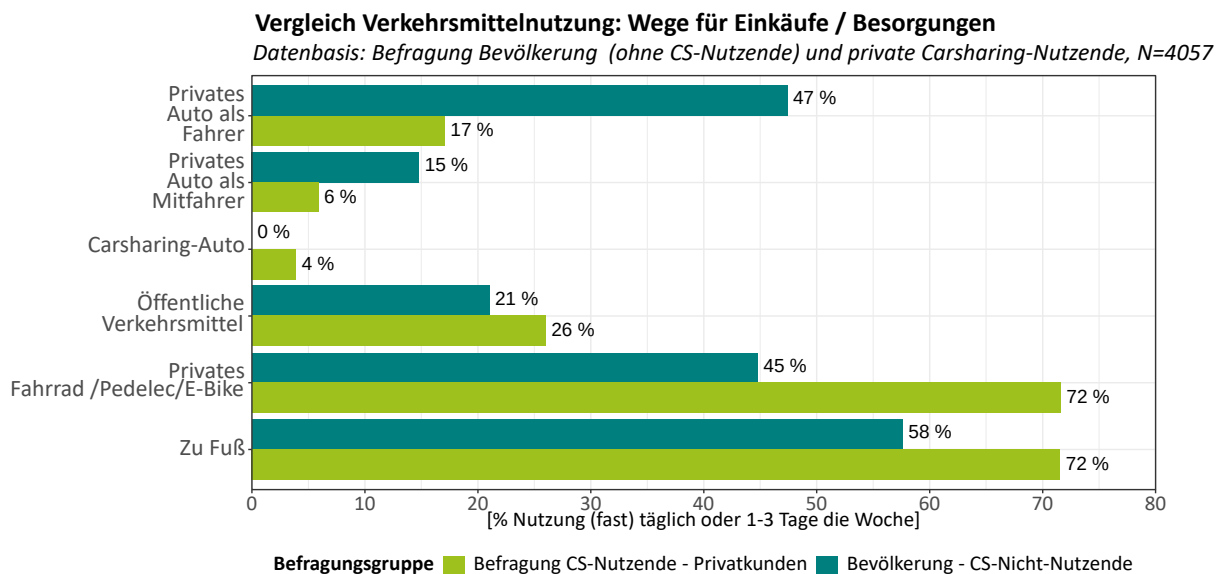


Abbildung 60: Vergleich Verkehrsmittelnutzung für Einläufe / Besorgungen

Auch gegenüber **Freizeit-, Hobby- und Urlaubswegen** unterscheidet sich die wöchentliche Verkehrsmittelnutzung: **Carsharer nutzen deutlich häufiger das Rad (Carsharer: 66% / Nicht-Nutzende: 40%), legen deutlich häufiger Wege zu Fuß zurück (57%: 41%) und nutzen etwas häufiger den ÖPNV (25%: 20%)**. Dafür nutzen sie deutlich seltener ein privates Auto als Fahrende (12%: 34%). 3% der wöchentlichen Freizeit-, Hobby- und Urlaubswegen legen Carsharing-Mitglieder darüber hinaus mit einem Carsharing-Auto zurück.

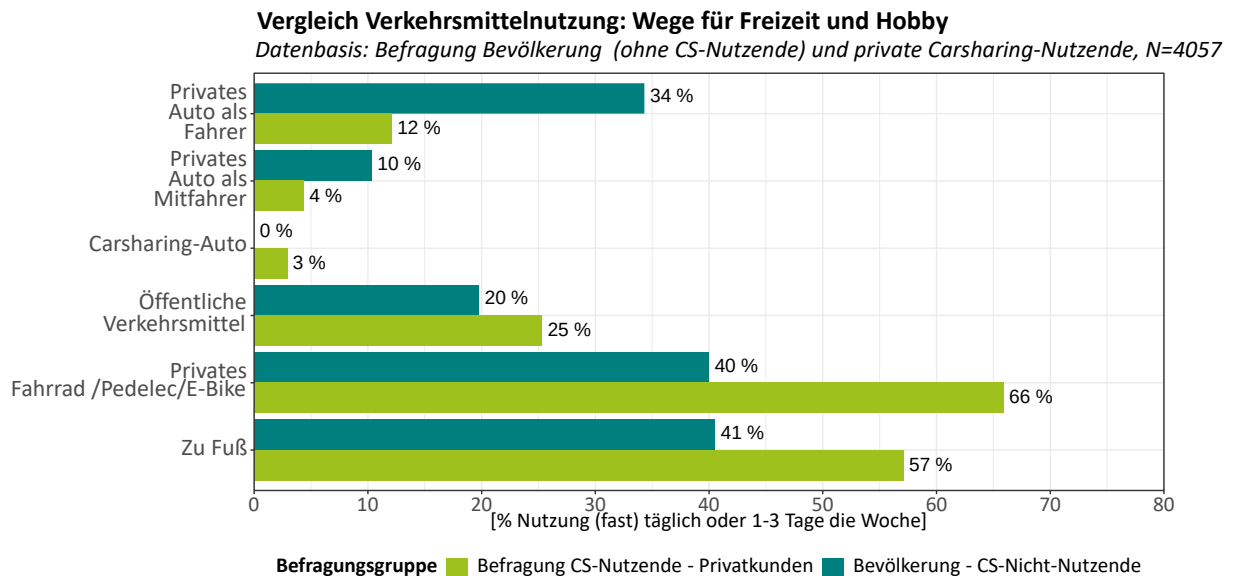


Abbildung 61: Vergleich Verkehrsmittelnutzung Wege für Freizeit & Hobby

8.4 Verkehrsentslastende Wirkung von Carsharing auf den Pkw-Bestand anhand der Befragungsdaten

Zur Bemessung der verkehrsentslastenden Wirkung hinsichtlich des Pkw-Bestandes wurden die in Kap. 4 beschriebenen Quoten durch zwei verschiedene Methoden berechnet. Zum einen mit der gleichen Methode, die in der 2018 Bremen Carsharing-Studie angewandt wurde, um für Bremen einen zeitlichen Vergleich zwischen 2018 und 2025 herstellen zu können. Zum anderen nach dem im Jahr 2021 entwickelten Berechnungsstandard des Bundesverband CarSharing e.V. (bcs-Standard), um einen Vergleich zwischen ähnlichen Studien in der Bundesrepublik zu ermöglichen. Diese werden im Folgenden dargestellt.

8.4.1 Berechnung analog zur Studie 2018

Analog zur Berechnung 2018 wurden die Anzahl der reduzierten / vermiedenen Fahrzeuge in den vier in Kap. 4.6.2 beschriebenen Varianten berechnet. In Tabelle 16 sind die errechneten Werte aufgeführt, die für den Bericht 2018 verwendete mittlere Variante ist dabei fett hervorgehoben.



Variante	Variante „alle Anteile“	Variante „niedrig“	Variante „mittel“	Variante „hoch“
Reduzierte Fahrzeuge	7.103	2.197	3.814	5.449
Reduktionsquote	1:10,9	1:3,4	1:5,9	1:8,4
Vermiedene Fahrzeuge	6.779	2.712	4.067	5.423
Vermeidungsquote	1:10,9	1:4,2	1:6,3	1:10,4
Gesamtquote	1:21,4	1:7,6	1:12,1	1:16,7

Tabelle 16: Die 2025 ermittelten Quoten nach Methode analog zur 2018 Studie

Die ermittelten Quoten liegen somit unter den im Jahr 2018 ermittelten Quoten. In der damaligen Studie wurden in der mittleren Variante folgende Quoten berichtet:

- Reduktionsquote: ca. 1:7
- Verzicht auf Anschaffung (Vermeidungsquote): ca. 1:9
- Gesamtquote: ca. 1:16

Eine kausale Erklärung für den beobachteten leichten Rückgang liefern die erhobenen Daten nicht. Die Ursachen des Rückgangs können komplex sein und z. B. auf mögliche grundsätzliche Änderungen im Mobilitätsverhalten und in der Arbeitswelt hinweisen, bedingt durch die Corona-Pandemie oder einen erfolgten Ausbau des Carsharing-Angebots in Stadtgebieten mit geringerer Bevölkerungsdichte bzw. geringerem Carsharing-Potenzial.

8.4.2 Berechnung nach bcs-Standard

Aus der Berechnung gemäß bcs-Standard (Beschreibung der Methode und angewandten Nutzer:innen und Fahrzeugzahlen vgl. Kap. 4.6.3) ergeben sich die folgenden Quoten:

	Reduktion	Ersetzung
Summe Fahrzeuge in Befragung	983	1.140
Anzahl Antworten	3.075	2.715
Hochrechnung Fahrzeuge auf 26.489 Nutzende	8.469	11.123
Quote bei 592 eingesetzten Fahrzeugen	1:14,3	1:18,8

Tabelle 17: Die 2025 ermittelten Quoten nach Methode des bcs-Standards

Gemessen nach dem bcs-Standard ersetzt jedes Carsharing-Fahrzeug in Bremen 18,8 Autos im Privatbesitz. Die Quoten nach bcs-Standard liegen somit höher als mit der im Jahr 2018 angewandten Berechnungsmethode. Klarer methodischer Vorteil der bcs-Quote ist eine korrektere Berechnung der Ersetzungsquote, da potenzielle Doppelzählungen von Fahrzeugen systematisch vermieden werden. Die Berechnungsmethode aus dem Jahr 2018 berücksichtigt hingegen den Umstand besser, dass rund ein Drittel der Befragten angibt, dass mehrere Personen im Haushalt Carsharing nutzen.





8.5 Regionale Effekte

Die zusammengeführte Quote wurde weiterführend noch nach Stadtteilen differenziert. In Abbildung 62 sind je Stadtteil die Anzahl der durchschnittlich je 100 registrierte Nutzende reduzierten bzw. ersetzten Fahrzeuge aufgeführt, absteigend nach der Anzahl ersetzter Fahrzeuge. Wie aus der Grafik ersichtlich, werden im Stadtteil Schachhausen je 100 registrierten Nutzenden rund 49 Fahrzeuge ersetzt, d. h. fast jeder zweite Nutzende reduziert hier ein Fahrzeug und / oder vermeidet die Anschaffung eines Fahrzeugs. Im benachbarten Stadtteil Horn-Lehe wird mit 46 vermiedenen Fahrzeugen je 100 Nutzenden ein ähnlich hoher Wert erreicht. Für die meisten weiteren Stadtteile werden zwischen 26 und 37 vermiedene Fahrzeuge je 100 Nutzende ermittelt, d. h. hier ersetzt jeder dritte bzw. vierte Nutzende einen privaten Pkw.

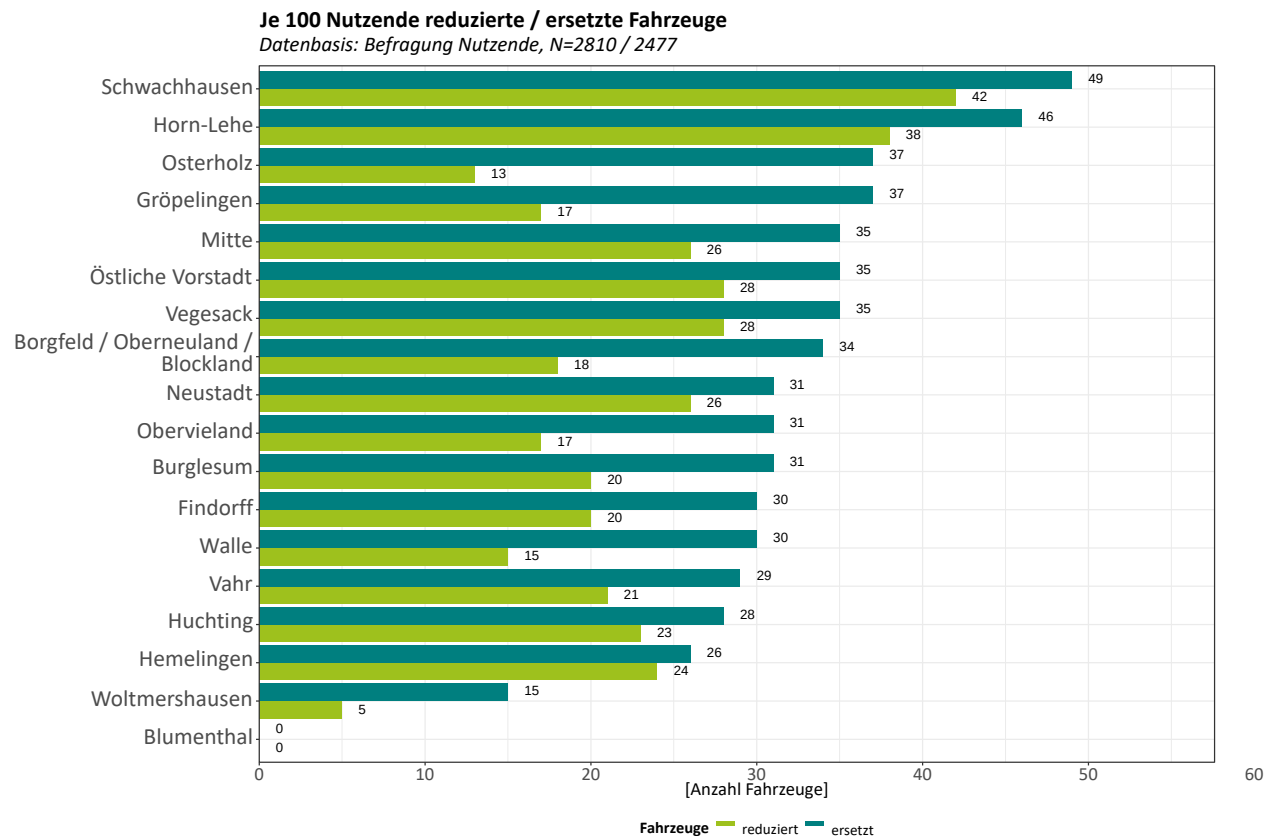


Abbildung 62: Durchschnittlich je 100 Nutzender reduzierter / ersetzter Fahrzeuge nach Stadtteil





9 Firmenkunden

9.1 Definition Firmenkundschaft

Insgesamt wurden **3.364 cambio-Mitglieder** befragt. Von diesen Mitgliedern nutzen **82% Carsharing rein privat**.

Die Gruppe der Mitglieder, die cambio **nicht rein privat nutzt (18%)**, setzt sich wie folgt zusammen: Sowohl privat als auch beruflich / gewerblich wird cambio von 14% und ausschließlich beruflich von 4% der Mitglieder genutzt.

Aus diesen beiden Gruppen der cambio nicht ausschließlich privat Nutzenden (18%), wurde die Firmenkundschaft bestimmt. Als Firmenkundschaft gelten cambio-Mitglieder, die mindestens zu einer der drei folgenden Zuordnungen optieren:

- Selbstständige / Freie Berufe, die Carsharing im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit nutzen
- Inhaber:innen / Geschäftsführer:innen, die Carsharing im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit nutzen
- Angestellte mit Verantwortungsbereich Fuhrpark und / oder Dienstreisemanagement

Nicht der Firmenkundschaft zugeordnet wurde, wer sich nur einer dieser beiden Optionen zuordnete:

- Nutzung Carsharing über einen Zugang des Arbeitgebers
- Nutzung Carsharing über einen Zugang des persönlichen Kundenkontos.

Der Anteil der so definierten **Firmenkundschaft** an den insgesamt befragten 3.364 cambio-Mitgliedern beträgt in der **Stichprobe 6%**. Wovon **4% Selbstständige / Freie Berufe**, 1% Inhaber:innen / Geschäftsführer:innen und 1% für Fuhrpark- und / oder Dienstreisemanagement-Verantwortliche sind.

Letztlich haben **188 Unternehmen / Selbstständige** an der Studie teilgenommen.

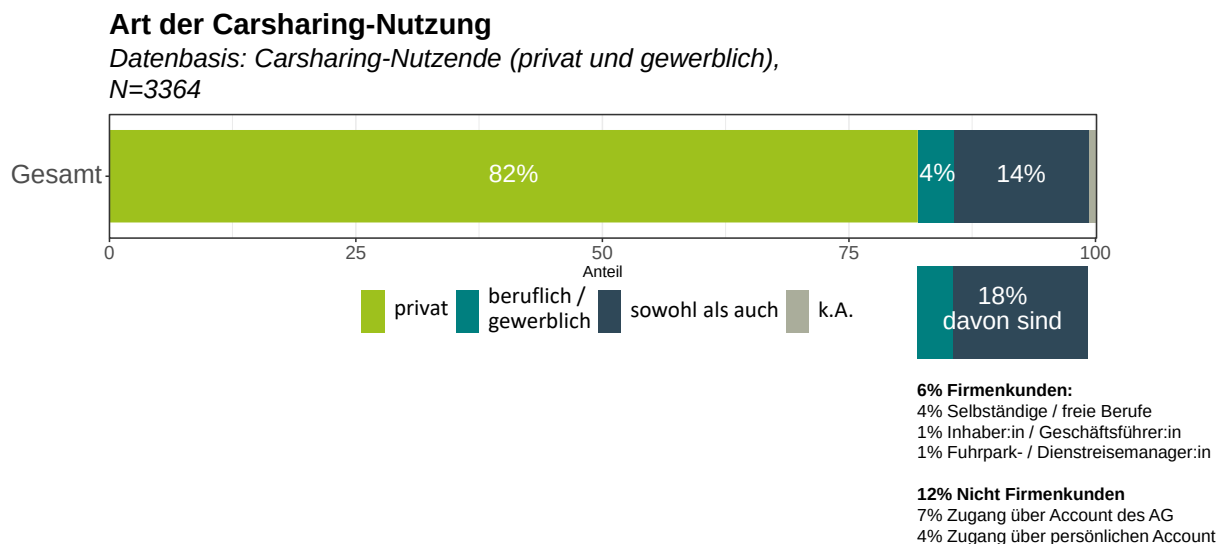


Abbildung 63: Anteile privater und gewerblicher Nutzender





9.2 Anzahl Mitarbeitende

Die meisten Firmenkund:innen als Einzelunternehmen bzw. als Solo-Selbstständige (50%) tätig. Weitere 24% sind Kleinunternehmende mit unter 5 Mitarbeitenden. Weitere 12% der Firmen haben fünf bis neun Mitarbeitende. Größere Unternehmen mit 10-49 Beschäftigten (7%) oder mehr Mitarbeitenden (7%) sind selten.

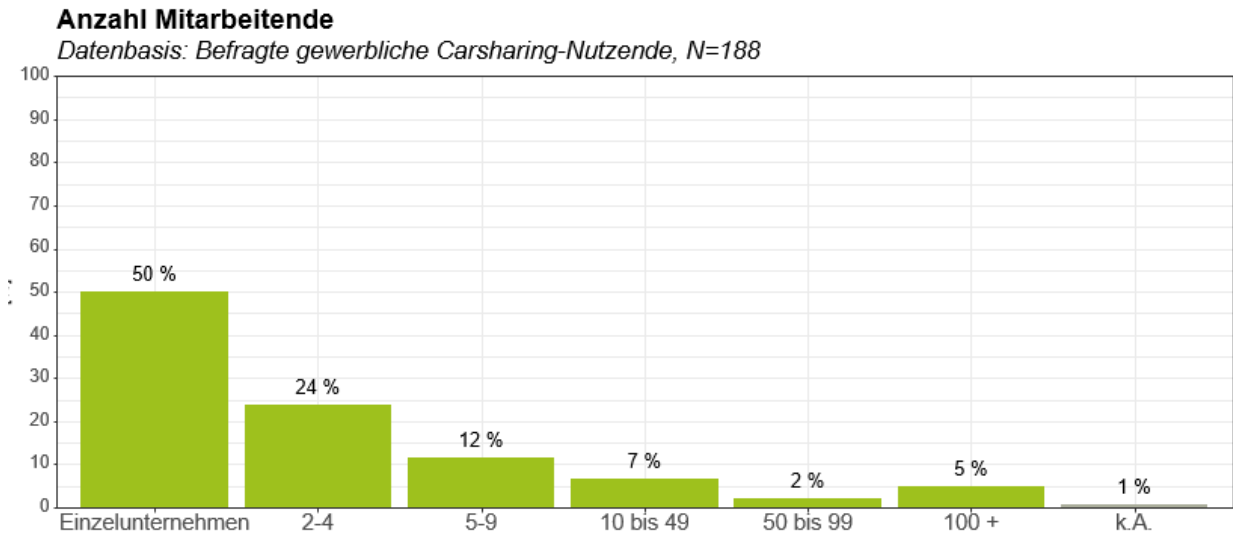


Abbildung 64: Anzahl der Mitarbeitenden bei gewerblich Nutzenden

9.3 Unternehmensstandort und Branchenzugehörigkeit

9.3.1 Unternehmensstandort

Die Stadt Bremen untergliedert sich in 19 Stadtteile. Große Anteile der Firmenkund:innen haben ihren Sitz in Stadtteilen mit einer vergleichsweise geringen Einwohner:innenzahl. Etwa drei Viertel der Firmen haben ihren Sitz in einem der folgenden fünf Stadtteile:

- Östliche Vorstadt, 25%: 12.-größter Stadtteil Bremens, nach Einwohner: innenzahl
- Mitte, 22%: 16.-größter Stadtteil Bremens
- Schwachhausen, 13%: 3.-größter Stadtteil Bremens
- Neustadt, 9%: größter Stadtteil Bremens
- Walle, 8%: 9.-größter Stadtteil Bremens

Einzelunternehmen haben häufiger ihren Standort in **Schwachhausen mit 21%** als Mehr-Personen-Firmen, die dort nur zu 5% beheimatet sind. **Mehr-Personen-Firmen** wiederum wählen häufiger als Standort **Mitte mit 31%** als Einzelunternehmen mit 13%.





Stadtteile (mind. 1%)	Gesamt (%)	Einzelunter- nehmen, N = 94	Mehr-Personen- Firmen, N = 92
Östliche Vorstadt	25	25	26
Mitte	22	13	31
Schwachhausen	13	21	5
Neustadt	9	9	9
Walle	8	10	7
Findorff	5	8	3
Horn-Lehe	4	3	5
Huchting	3	2	4
Hemelingen	3	1	6
Vahr	2	4	1
Woltmershausen	1	1	1
Gröpelingen	1	1	1
Burglesum	1	2	-

Tabelle 18: Verteilung der Unternehmen und Selbständigen nach Stadtteilen

9.3.2 Branchenzugehörigkeit

Die Branchenvielfalt ist groß: Die befragten Unternehmen stammen aus 25 verschiedenen Branchen. 51% der Firmen sind in den fünf am häufigsten genannten Branchen tätig.

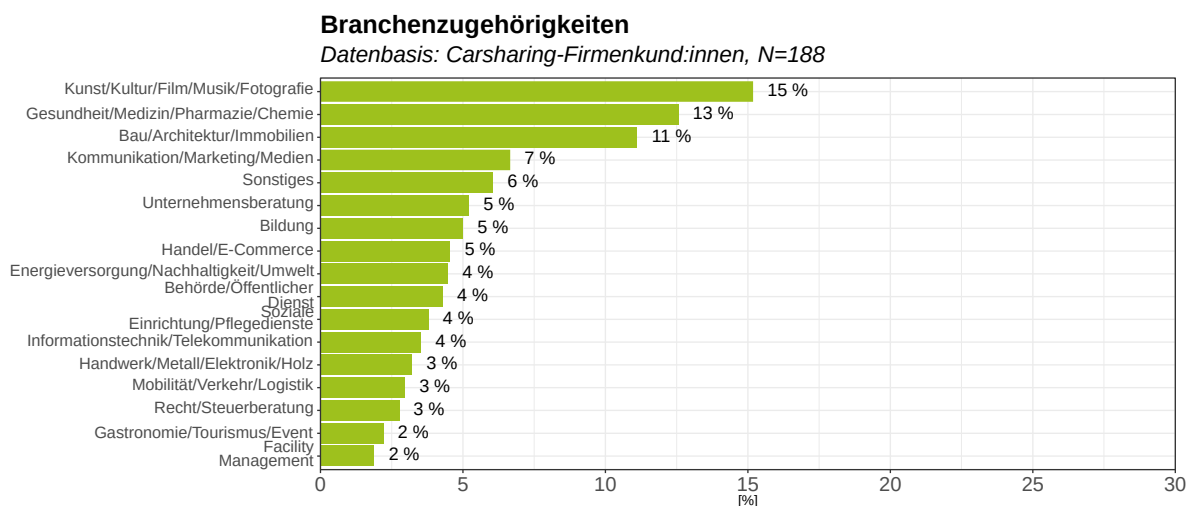


Abbildung 65: Branchenzugehörigkeiten

Die befragten **Einzelunternehmen** stammen aus 17 verschiedenen Branchen. Die beiden am stärksten vertretenen Branchen sind „Kunst / Kultur“ mit 24% sowie „Gesundheit / Medizin“ mit 16%.



Die **Mehr-Personen-Firmen** weisen eine noch höhere Vielfalt auf mit 24 verschiedenen Branchenzuordnungen. Die beiden am stärksten vertretenen Branchen sind: „Bau / Architektur / Immobilien“ mit 12% und nachfolgend „Gesundheit / Medizin“ mit 9%.

Einzelunternehmen, häufigste Branchen	%	Mehr-Personen-Firmen, häufigste Branchen	%
Kunst/Kultur/Film/Musik/Fotografie	24	Bau/Architektur/Immobilien	12
Gesundheit/Medizin/Pharmazie/Chemie	16	Gesundheit/Medizin/Pharmazie/Chemie	9
Bau/Architektur/Immobilien	9	Behörde/Öffentlicher Dienst	9
Bildung	9	Energieversorgung/Nachhaltigkeit	9
Kommunikation/Marketing/Medien	7	Kommunikation/Marketing/Medien	7
Summe fünf häufigste Branchen	65	Summe fünf häufigste Branchen	46

Tabelle 19: Verteilung der Firmenkund:innen nach Branchen

9.4 Art der Carsharing-Nutzung

Es dominiert eindeutig die Mischnutzung der sowohl privaten als auch geschäftlichen Nutzung. Insgesamt nutzen die Befragten aus Firmen Carsharing **zu 78% sowohl beruflich als auch privat**. Eine rein berufliche / gewerbliche Nutzung gaben 22% an. Befragten aus Einzelunternehmen nutzen Carsharing zu 86% beruflich und privat; bei Befragten aus Mehr-Personen-Firmen trifft dies nur auf 68% zu.

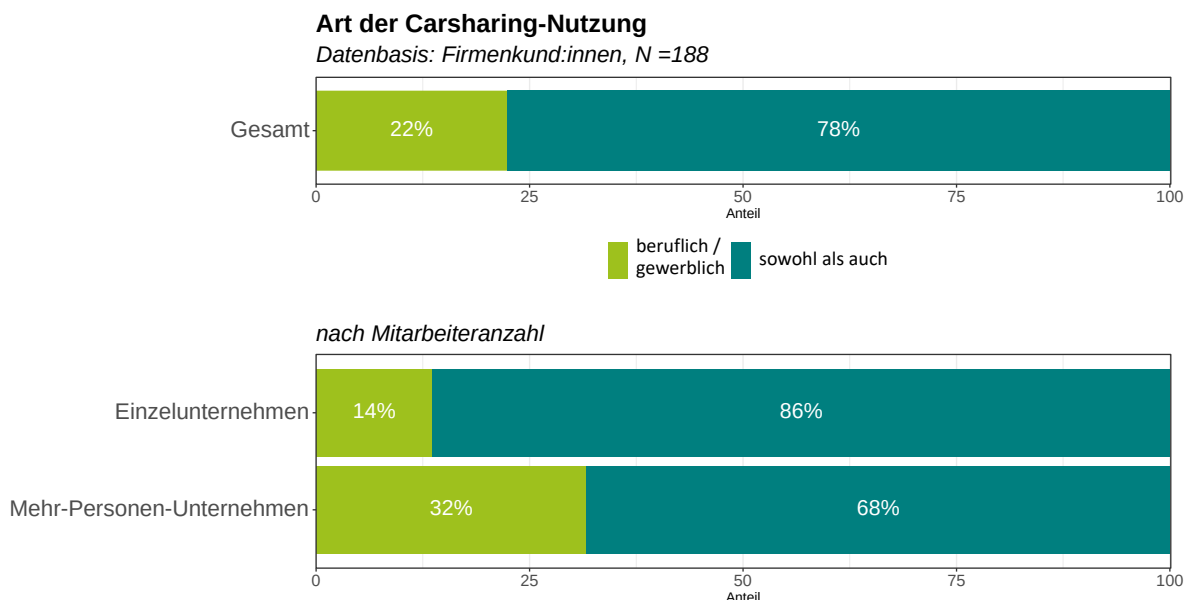


Abbildung 66: Art der Carsharing-Nutzung

9.5 Position der Befragten im Unternehmen

Bei den Befragten aus Unternehmen handelt es sich mehrheitlich um **Selbstständige und Freie Berufe (63%)**. Inhaber:innen und Geschäftsführer:innen von Firmen (26%) sowie Fuhrpark-, und Dienstreisemanager:innen (11%) vervollständigen diese Zielgruppe.



Die Befragten aus **Einzelunternehmen** sind zu **89% Selbstständige oder gehören Freie Berufen** an. Weitere 11% der Befragten sind Inhaber:innen bzw. Geschäftsführer:innen.

Bei mehr-Personen-Firmen sind nur zu 38% Selbstständige / Freie Berufe vertreten, 41% sind hier Inhaber:innen / Geschäftsführer:innen und 21% für Fuhrpark / Dienstreisen zuständig.

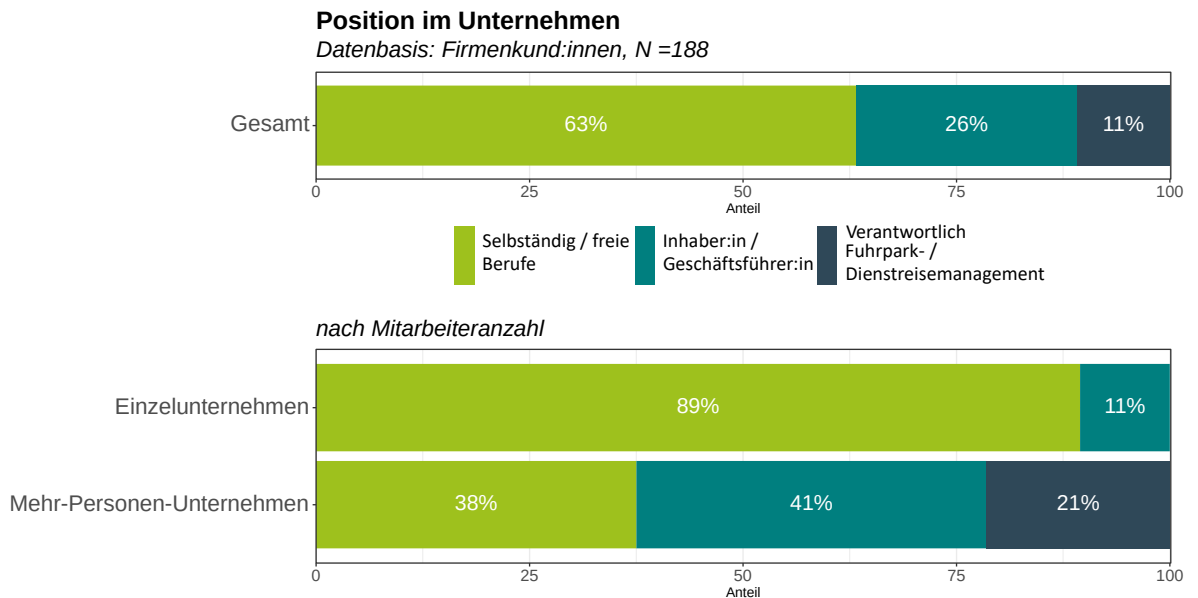


Abbildung 67: Position im Unternehmen

9.6 Carsharing-Accounts in den Firmen

Eine Carsharing-Nutzung über den **Firmen-Account** erfolgt in **64% der Fälle nur eine Person** in der Firma / Institution. Zugriff auf Carsharing über den Firmen-Account haben in weiteren 13% der Firmen zwei bis vier Mitarbeitende, in 7% der Fälle sind es fünf bis neun Mitarbeitende. In weiteren 10% der Firmen haben zehn und mehr Mitarbeitende Zugriff.

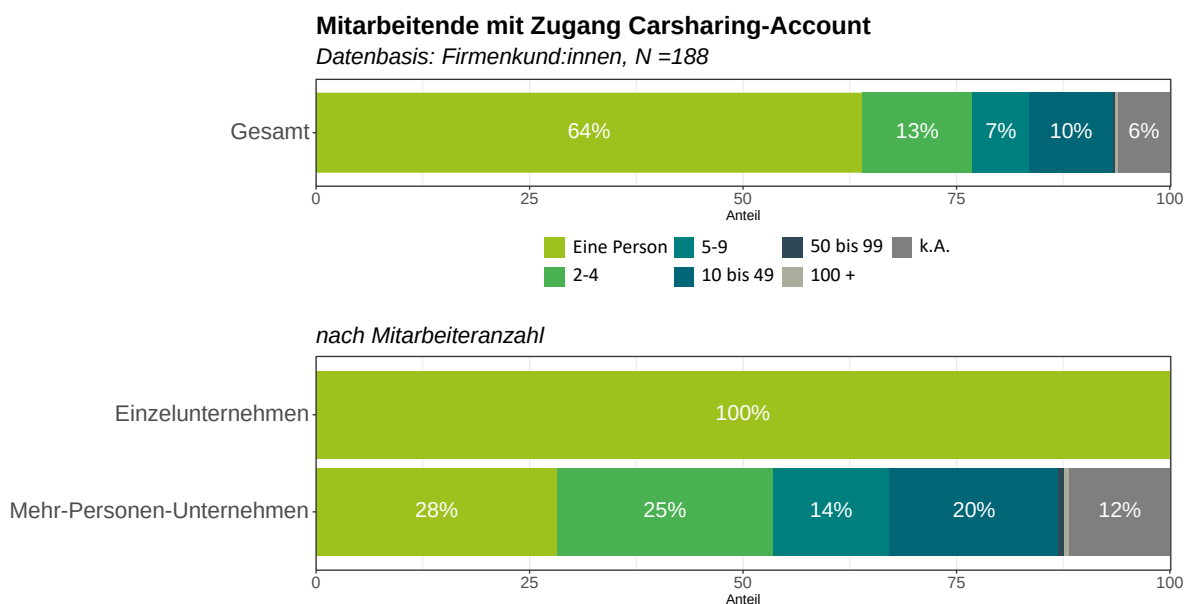


Abbildung 68: Mitarbeitende mit Zugang zu Carsharing-Account





9.7 Weitere Mobilitäts-Angebote

Neben Carsharing bieten die Firmen im Durchschnitt **0,8 weitere Mobilitätsangebote** ihren Mitarbeitenden an. Einzelunternehmer:innen nutzen 0,4 Angebote und bei zwei und mehr Beschäftigten sind es 1,3 Angebote. Anzunehmen ist, dass bei Einzelunternehmer:innen häufiger Privat- und Geschäftsräume identisch sind, und es daher weniger Bedarf an zusätzlichen Mobilitätsangeboten für den Arbeitsweg gibt. Von den Einzelunternehmer:innen nutzen nur 28% eines der Mobilitätsangebote, während **78% der Mehr-Personen-Firmen Mobilitätsangebote** offerieren.

Das am häufigsten offerierte Angebot ist mit 27% **das Jobticket oder Deutschlandticket** (teilweise oder ganz gesponsert), welches 18% der Einzelunternehmer:innen nutzen und von 37% der Mehr-Personen-Firmen angeboten wird. Die beiden nächsthäufig genannten Angebote sind **Vergütung für die Nutzung des privaten Pkw für Dienstwege** und das **Jobrad** (jeweils von 19% genannt). Wie bei allen Mobilitätsangeboten ist die Nutzung in Mehr-Personen-Firmen deutlich ausgeprägter.

Mobilitätsangebote	Gesamt (%)	Einzelunternehmen, N = 94	Mehr-Personen-Firmen, N = 92
Jobticket / Deutschland-Ticket	27	18	37
Vergütung der Nutzung privater Pkw für dienstliche Wege	19	9	29
Jobrad	19	7	31
Zugriff auf Firmenfahrzeuge	7	2	12
Bahncard	5	2	8
Mobilitätsbudget	4	-	9
Persönlich zugeordneter Firmenwagen	2	1	3
Kein Mobilitätsangebot	39	60	18
Keine Angabe	8	12	5

Tabelle 20: weitere Mobilitätsangebote für Beschäftigte

9.8 Gründe für die Carsharing-Nutzung aus Firmensicht

Der am häufigsten als „**sehr wichtig**“ erachtete Grund für die Nutzung von Carsharing ist das Motiv, bei Bedarf **ein Fahrzeug verfügbar zu haben mit 65%** (68% in Einzelunternehmen, 63% in Mehr-Personen-Firmen). Weniger wichtig, als ein Fahrzeug überhaupt verfügbar zu haben, ist die **Verfügbarkeit verschiedener Fahrzeuggrößen mit 36%** (27% in Einzelunternehmen, 45% in Mehr-Personen-Firmen).

Motive mit betriebswirtschaftlichem **Fokus auf Kosten und Aufwand** spielen ebenfalls eine bedeutsame Rolle. So nennen 43% den verringerten Pflege- und Wartungsaufwand als Motiv gefolgt von der Reduktion der Fixkosten des Fuhrparks (39%) und geringerem Stellplatzbedarf auf Firmengrund (25%).

Motive aus dem **Bereich Umwelt und Gesellschaft** sind für ca. 50% der Firmenkundschaft ebenfalls von beachtlicher Relevanz. Einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten sehen 50% als sehr wichtig an, einen Beitrag für eine lebenswerte Stadt zu leisten, ist für 48% sehr wichtig. Die Umweltbilanz zu verbessern nennen 46%.





Der Aspekt „Verringerung der Fuhrparkkosten“ ist für 47% der Firmen ohne eigene Firmenfahrzeuge sehr wichtig (Firmen mit eigenem Fuhrpark: 29%). Firmen ohne eigene Fahrzeuge nennen zudem deutlich häufiger Motive aus dem Bereich Umwelt und Gesellschaft:

- „Beitrag zur Mobilitätswende leisten“: Firmen ohne Fuhrpark 59%, Firmen mit Fuhrpark 34%.
- „Die Umweltbilanz verbessern“: Firmen ohne Fuhrpark 57%, Firmen mit Fuhrpark 29%.
- „Beitrag für eine lebenswerte Stadt leisten“: Firmen o. Fuhrpark 55%, Firmen mit Fuhrpark 36%

Firmen ohne eigene Fahrzeuge unterscheiden sich von den anderen Firmen durch eine Kombination von stärker ausgeprägter Kostenreduktions-Motivation als auch ausgeprägterer Umwelt- und Gesellschaftsmotivation. Diese Motivlage könnte dabei bereits mit zum Status quo beigetragen haben, dass diese Firmen entweder keine eigenen Fahrzeuge mehr im Besitz haben oder auf deren Anschaffung durch Carsharing verzichten konnten.

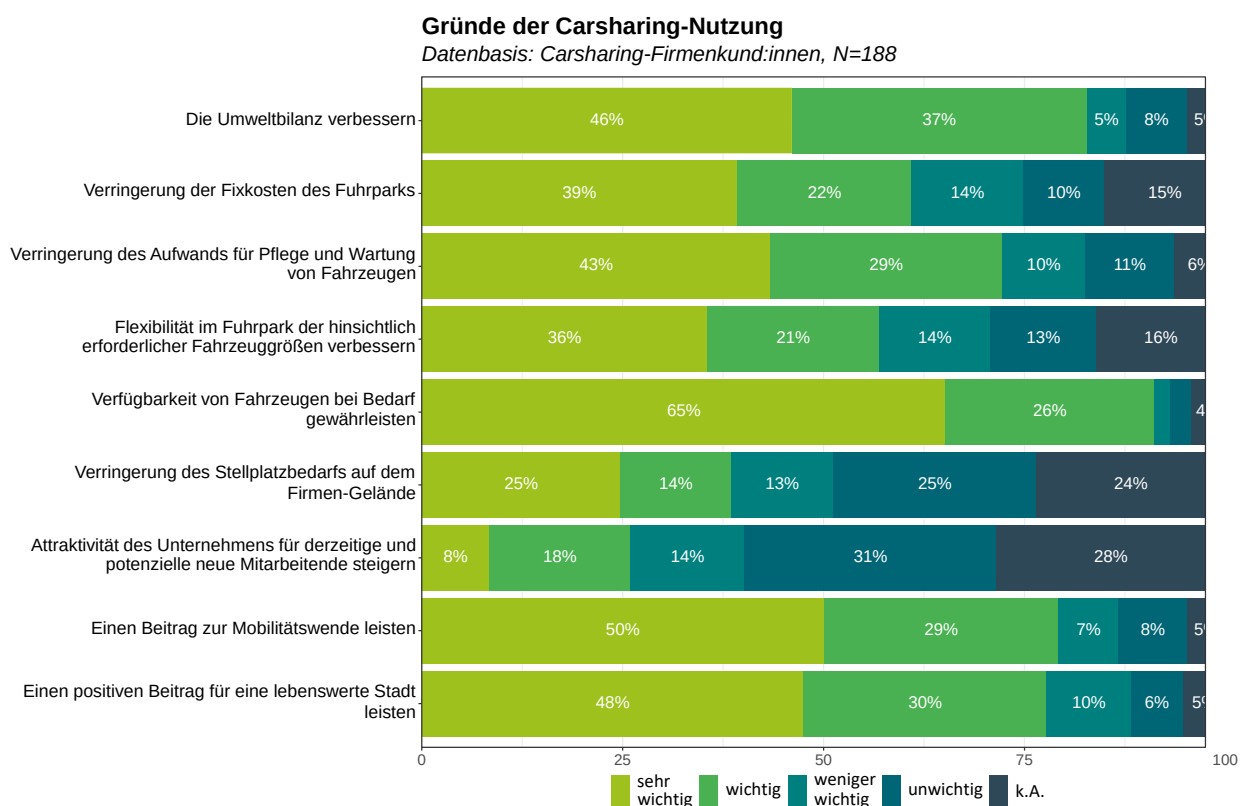


Abbildung 69: Gründe Carsharing-Nutzung von Firmen

9.9 Nutzungsanlässe Carsharing

Als wichtigster Nutzungszweck wird „**Transport von Materialien**“ von **63%** genannt, gefolgt von „**Kundenbesuchen**“ (**59%**) und „**spontanen / ungeplanten Fahrten**“ (**49%**).

Deutliche Unterschiede in den Carsharing-Nutzungszwecken bestehen zwischen Firmen, die ausschließlich das stationsgebundene Angebot von cambio nutzen (*keine „smumo“-Nutzung*) und Firmen, die „smumo“ nutzen (*ausschließlich „smumo“- oder sowohl „smumo“- als auch die Nutzung vom stationären Angebot von cambio*).





Über alle Firmenkund:innen wurden im Durchschnitt **2,5 Nutzungszwecke** genannt. Von denjenigen, die ausschließlich das stationsbasierte Angebot von cambio nutzen, waren es 2,3 und von den Nutzenden von „smumo“, dem free-floating-Angebot von cambio, 3,2 Nutzungszwecke. So nennen den Nutzungszweck „spontan anfallende Fahrten“ 40% der cambio-Nutzenden, aber 71% die „smumo“-Nutzenden. Diese Unterschiede dürften ihre Ursache in der größeren Flexibilität des „smumo“-Angebots haben.

Nutzungszwecke Carsharing	Gesamt	Nur Nutzende des stationsbasierten Angebots von cambio N = 134	Nutzende von stationsbasiertem Angebot und „smumo“ N = 54
Transport von Materialien	63	59	72
Kundenbesuche in Stadt Bremen / Umgebung	59	55	70
Spontan anfallende Fahrten	49	40	71
Sonstige Erledigungen in Bremen / Umland	34	26	52
Längere Dienstreisen	28	25	35
Fahrten zwischen Firmenstandorten	10	11	5
Anschlussmobilität Bahn- / Flugreisen	8	8	9
Sonstiger Nutzungszweck	4	4	2
Ø: genannte Nutzungszwecke	2,5	2,3	3,2

Tabelle 21: Nutzungszwecke Carsharing von Firmen nach Angebotsnutzung in % der Nennungen

Deutliche Unterschiede zeigen sich ebenfalls zwischen Wenig-Nutzenden (null bis elf Nutzungen) und Häufig-Nutzenden (zwölf und mehr Nutzungen pro Jahr).

Von Wenig-Nutzenden wurden durchschnittlich 2,3 und von den **Häufig-Nutzenden 3,0 Nutzungszwecke** genannt. So nennen bspw. den Nutzungszweck „Kundenbesuche in Stadt Bremen / Umgebung“ 51% der Wenig-Nutzenden, jedoch 76% der Häufig-Nutzenden. Der häufigste Nutzungszweck der Wenig-Nutzenden ist mit 64% der „Transport von Materialien“, dem in dieser Gruppe damit sogar eine leicht höhere Bedeutung zukommt als bei den Häufig-Nutzenden mit 60%.





Nutzungszwecke Carsharing	Gesamt	Wenig-Nutzende, N = 128	Häufig-Nutzende, N = 60
Transport von Materialien	63	64	60
Kundenbesuche in Stadt Bremen / Umgebung	59	51	76
Spontan anfallende Fahrten	49	47	52
Sonstige Erledigungen in Bremen / Umland	34	28	46
Längere Dienstreisen	28	24	36
Fahrten zwischen Firmenstandorten	10	10	9
Anschlussmobilität Bahn- / Flugreisen	8	7	2
Sonstiger Nutzungszweck	4	3	5
Ø: genannte Nutzungszwecke	2,5	2,3	3,0

Tabelle 22: Nutzungszwecke Carsharing bei Firmen nach Nutzungshäufigkeit in % der Nennungen

9.10 Zufriedenheit mit Aspekten der Carsharing-Nutzung

Die größten Zufriedenheitswerte (Skalenpunkt "sehr zufrieden") **erreichen "Distanz / Erreichbarkeit der nächsten Carsharing-Station" mit 53%** (94% zumindest zufrieden) **und "bürokratischer Aufwand" mit 51%** (91% zumindest zufrieden). Häufig-Nutzende mit zwölf und mehr Carsharing-Nutzungen pro Jahr, die mit dem Procedere vertraut sind, beurteilen diesen Aspekt zu 67% als sehr zufriedenstellend (98% zumindest zufrieden).

Mit dem Aspekt **"Flexible und spontane Nutzungsmöglichkeiten"** sind **31%** sehr zufrieden (80% zumindest zufrieden), aber 19% weniger zufrieden oder unzufrieden mit. Dies ist der höchste negative Wert von allen Items. Insbesondere die Wenig-Nutzenden äußern sich zu 23% wenig zufrieden bis unzufrieden. Ein potentieller Grund für deren seltene Ausleihen.

Das Kriterium **„Verfügbarkeit unterschiedlicher Fahrzeuge“** wird von **28%** als sehr zufriedenstellend (82% zumindest zufrieden) beurteilt.

Die **„Verfügbarkeit unterschiedlicher Schaltungsarten“** ist für **19%** sehr zufriedenstellend (62% zumindest zufrieden) und weist hohe Werte bei „Kein Urteil / Keine Angabe“ mit 31%. Ähnlich verhält es sich mit der **„Verfügbarkeit unterschiedlicher Antriebsarten“**: 15% sind sehr zufrieden (65% zumindest zufrieden) und das Statement weist ebenfalls hohe Werte bei „Kein Urteil / Keine Angabe“ mit 27% aus.



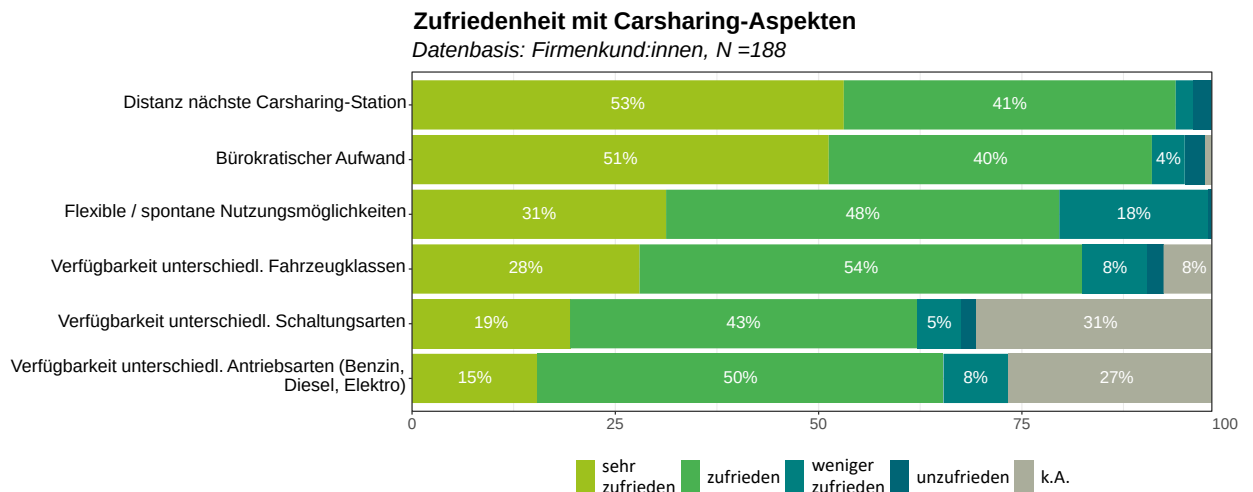


Abbildung 70: Zufriedenheit der Firmenkund:innen mit Carsharing-Angebot

Größere Unterschiede über die verschiedenen Aspekte der Angebots-Zufriedenheit zeigen sich zwischen den Wenig-Nutzenden (null bis elf Carsharing-Nutzungen pro Jahr) und den Häufig-Nutzenden (zwölf und mehr Carsharing-Nutzungen pro Jahr). Firmenkund:innen, die Carsharing häufig nutzen, äußern sich durchgängig positiver zu den abgefragten Items. Insgesamt sind Häufig-Nutzende mit 2,5 von den abgefragten sechs Aspekten „sehr zufrieden“.

Zufriedenheit („sehr zufrieden“) Carsharing-Aspekte	Gesamt %	Wenig-Nutzende, N = 128	Häufig-Nutzende, N = 60
Distanz / Erreichbarkeit nächste CS-Station	53	49	63
Bürokratischer Aufwand für Carsharing	51	44	67
Flexible und spontane Nutzungsmöglichkeiten	31	29	35
Verfügbarkeit unterschiedliche Fahrzeugklassen	28	25	35
Verfügbarkeit unterschiedliche Schaltungsarten	19	16	26
Verfügbarkeit unterschiedliche. Antriebsarten	15	13	20
Ø: genannte Aspekte	2,0	1,8	2,5

Tabelle 23: Zufriedenheit der Firmenkund:innen nach Nutzungshäufigkeit

Und: Diejenigen **Firmenkund:innen, die neben dem stationären Angebot von cambio zusätzlich das free-floating-Angebot „smumo“ nutzen**, äußern sich durchgängig positiver zu den abgefragten Kriterien.



Zufriedenheit („sehr zufrieden“) Carsharing-Aspekte	Gesamt %	Nur Nutzende des stationsbasierten Angebots von cam- bio N = 134	Nutzende von stati- onsbasiertem Ange- bot und „smumo“ N = 54
Distanz / Erreichbarkeit nächste CS- Station	53	50	62
Bürokratischer Aufwand für Carsharing	51	47	62
Flexible und spontane Nutzungsmög- lichkeiten	31	30	35
Verfügbarkeit unterschiedliche Fahr- zeugklassen	28	26	33
Verfügbarkeit unterschiedliche Schal- tungsarten	19	17	25
Verfügbarkeit unterschiedliche An- triebsarten	15	12	23
Ø genannte Aspekte	2,0	1,8	2,4

Tabelle 24: Zufriedenheit der Firmenkund:innen nach Angebotsnutzung

9.11 Auswirkung von Carsharing auf die Firmen

Für die Statements „Carsharing wird durch die Mitarbeitenden positiv beurteilt“ und „Durch das Angebot von Carsharing können wir leichter Mitarbeitende für unser Unternehmen gewinnen“ erfolgt die Ergebnisdarstellung auf Basis der Firmen, die zwei und mehr Mitarbeitende haben, da die Einzelunternehmen zu 60% resp. 87% diese Fragen nicht beantworteten.

Das **Carsharing-Angebot** selbst wird von den Mehr-Personen-Firmen mit 60% (stimme voll und ganz / stimme eher zu) mehrheitlich positiv beurteilt. Kein Urteil hierzu gaben 17% der Mehr-Personen-Firmen ab. Eine überschaubare Relevanz wird dem Carsharing bei der **Mitarbeitenden-Gewinnung** zugesprochen mit 12% (stimme voll und ganz / eher zu). 33% gaben hierzu keine Beurteilung dazu ab.



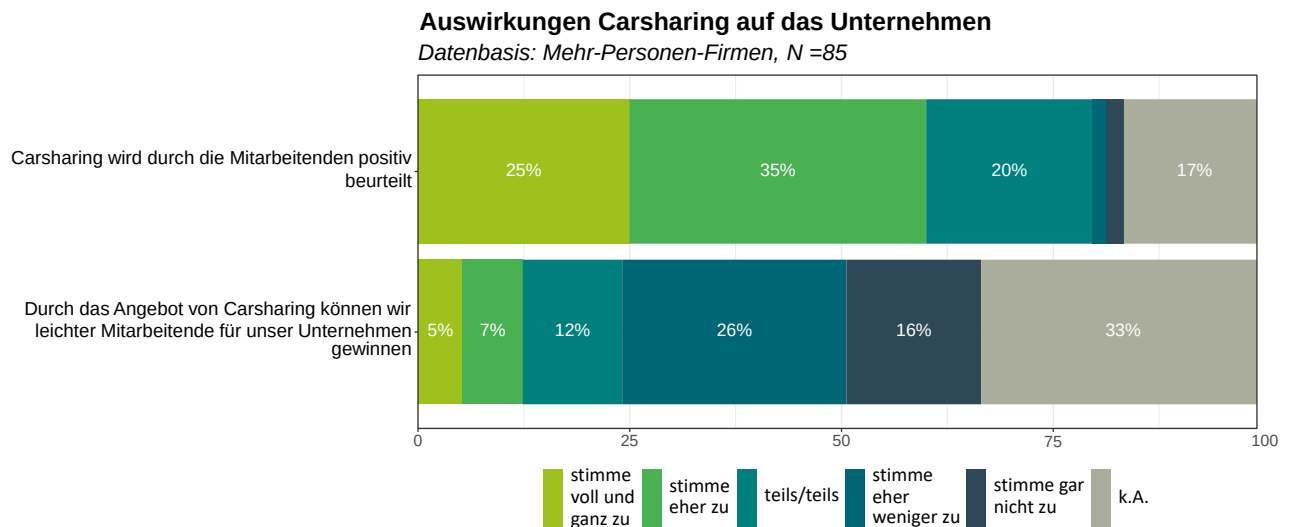


Abbildung 71: Auswirkungen Carsharing auf das Unternehmen (1)

Für die beiden Statements: „**Durch das Angebot von Carsharing nutzen wir häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbunds**“ und „**Durch Carsharing können wir auf zum Unternehmens-Image / zur Unternehmens-Kultur passende Fahrzeuge zurückgreifen**“ erfolgt die Darstellung auf Basis aller Firmen. Einer stärkeren Nutzung des **Umweltverbundes** als Konsequenz der Carsharing-Nutzung wird von 40% aller Firmen voll und ganz / eher zugestimmt. Ein **zum Firmenimage passendes Fahrzeugangebot** bestätigen 36% aller Firmen. Die Zustimmung liegt bei Firmen ohne eigenen Fuhrpark bei 41% und bei Firmen mit eigenen Fahrzeugen bei 30%.

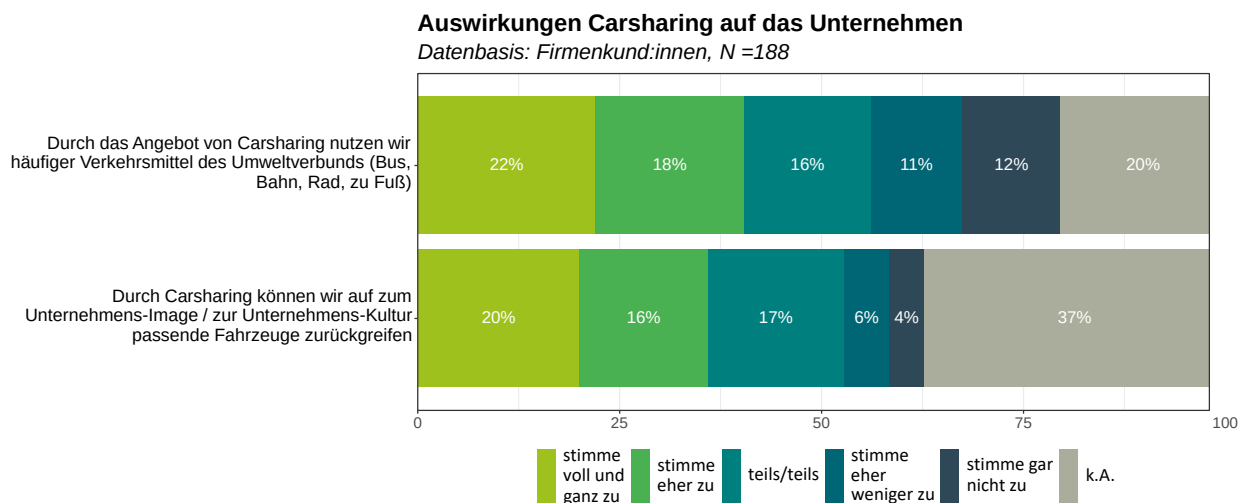


Abbildung 72: Auswirkungen Carsharing auf das Unternehmen (2)

9.12 Nutzung Carsharing-Anbieter

98% der Firmenkunden nutzen das stationäre Angebot von cambio, 29% zudem das free-floating Angebot „smumo“ für berufliche bzw. gewerbliche Zwecke. Anbieter jenseits cambio / „smumo“ spielen eine sehr untergeordnete Rolle; so nutzen Flinkster und snappcar/Tamyca je nur 1% der befragten Firmen.





In der Gruppe der Häufig-Nutzenden gaben 50% an, „smumo“ zu nutzen, während dies bei den Wenig-Nutzenden nur 19% waren.

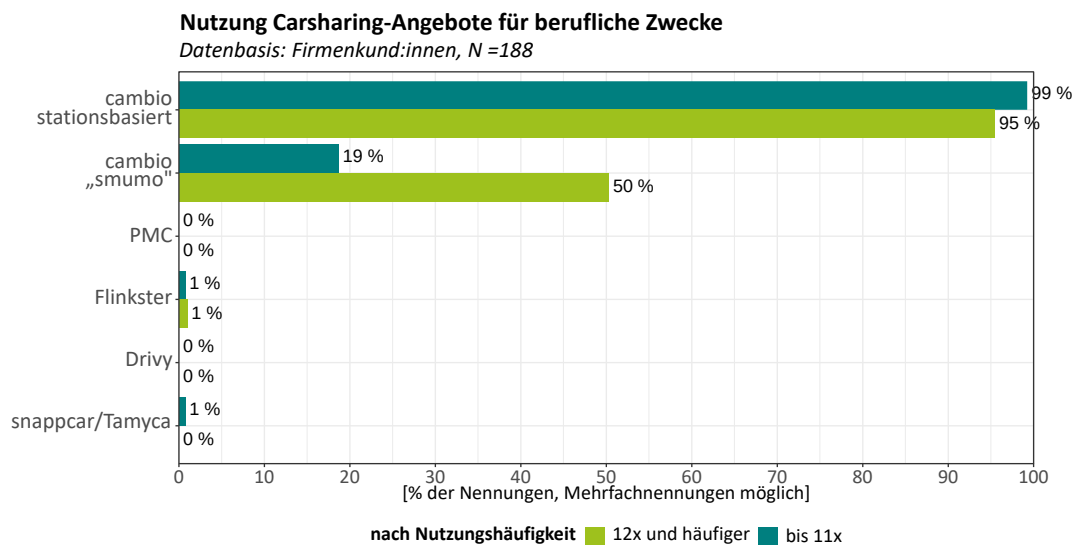


Abbildung 73: Nutzung Carsharing-Angebote nach Nutzungshäufigkeit

9.13 Nutzungshäufigkeit Carsharing

Diese Angaben zur Nutzungshäufigkeit wurde den Befragungsdatensätzen aus den Backend-Daten zu-
gespielt. Carsharing wird von 68% der befragten Firmen null bis elf Mal im Jahr genutzt und von 32% der
Firmen zwölfmal und häufiger.

In den Nutzungshäufigkeiten zeigen sich deutliche **Unterschiede** zwischen den ausschließlich das statio-
näre Angebot von cambio-Nutzenden und den Firmen, die zusätzlich „smumo“, das free-floating-Angebot
von cambio nutzen: **56% der „smumo“-Kundschaft nutzten das Angebot zwölfmal und häufiger,**
während in der Gruppe der exklusiv nur das stationäre Angebot von **cambio-Nutzenden dies nur 22%**
angaben.



**Nutzungshäufigkeit Carsharing**

Datenbasis: Firmenkund:innen, N =188

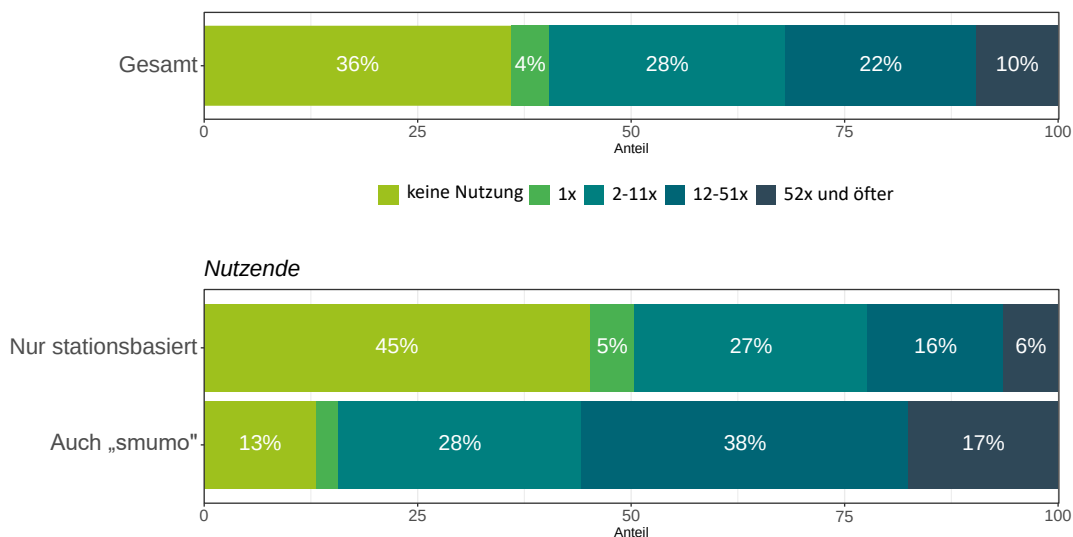


Abbildung 74: Nutzungshäufigkeit bei Firmenkund:innen nach Angeboten

Weitere Erkenntnis: **Firmenkundschaft ohne eigenen Fuhrpark sind zu 41% Häufig-Nutzende** mit zwölf und mehr Nutzungsvorgängen, hingegen trifft dies nur auf 16% der Firmen mit eigenen Fahrzeugen zu.

Nutzungshäufigkeit Carsharing

Datenbasis: Firmenkund:innen, N =188

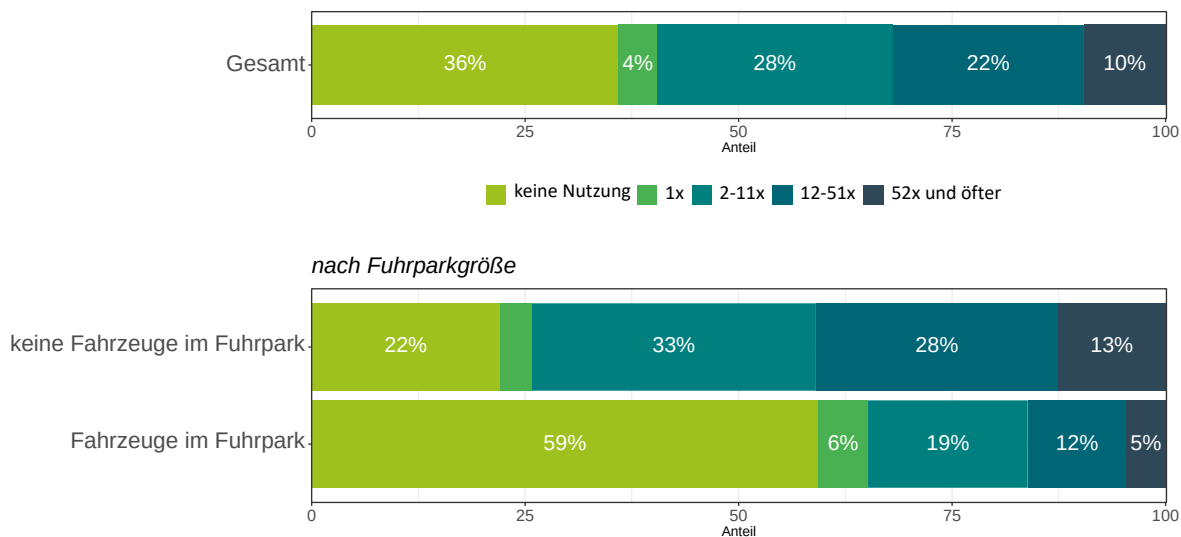


Abbildung 75: Nutzungshäufigkeit Firmenkund:innen nach Fuhrparkgröße

9.14 Größe des Fuhrparks

Im Durchschnitt liegt die Fuhrparkgröße der **befragten Firmen bei 1,4 Fahrzeugen**, wobei 60% der Firmen angaben, über kein eigenes Auto (Pkw / Transporter) zu verfügen. Über ein bis zwei Autos verfügen 30% und auf drei und mehr Autos im eigenen Fuhrpark bringen es 8% der Firmen. Firmen mit eigenen Fahrzeugen verfügen im Durchschnitt über 3,6 Fahrzeuge.





Wenig-Nutzende von Carsharing besitzen im Durchschnitt **1,6 eigene Autos**, wohingegen **Häufig-Nutzende durchschnittlich nur 0,9 eigene Autos** in ihrem Fuhrpark haben und zu **80% über keinen Firmenwagen** verfügen.

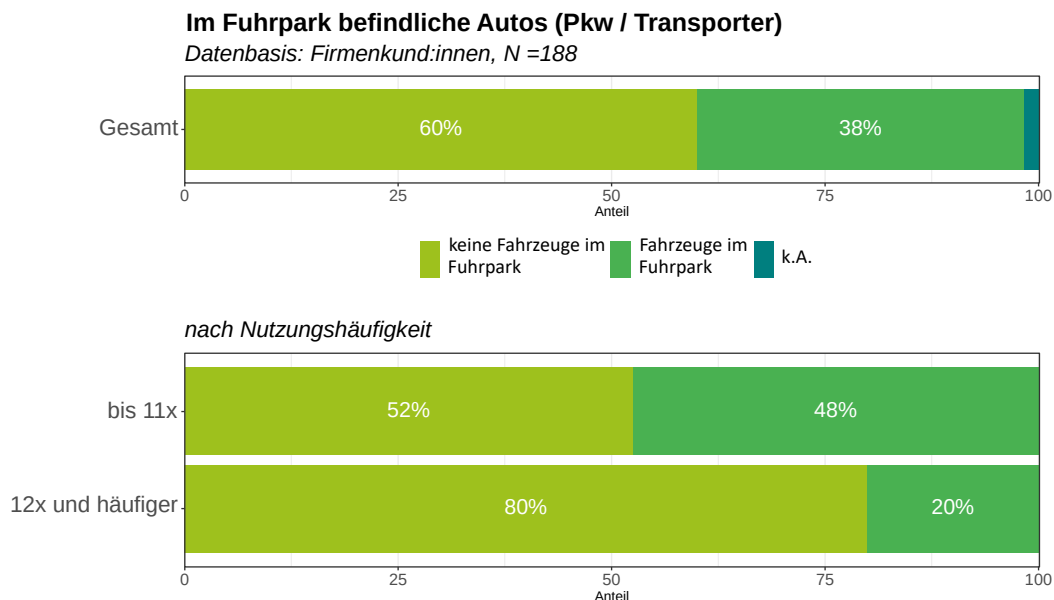


Abbildung 76: Fahrzeuge im Fuhrpark vs. Nutzungshäufigkeit

Mit zunehmender **Mitarbeiteranzahl** wächst auch der Umfang des Fuhrparks. So verfügen Einzelunternehmen im Durchschnitt über 0,4 (mit 69% kein Auto in dieser Gruppe) und **Mehr-Personen-Firmen über 2,4 eigene Autos (52% kein Auto)**.

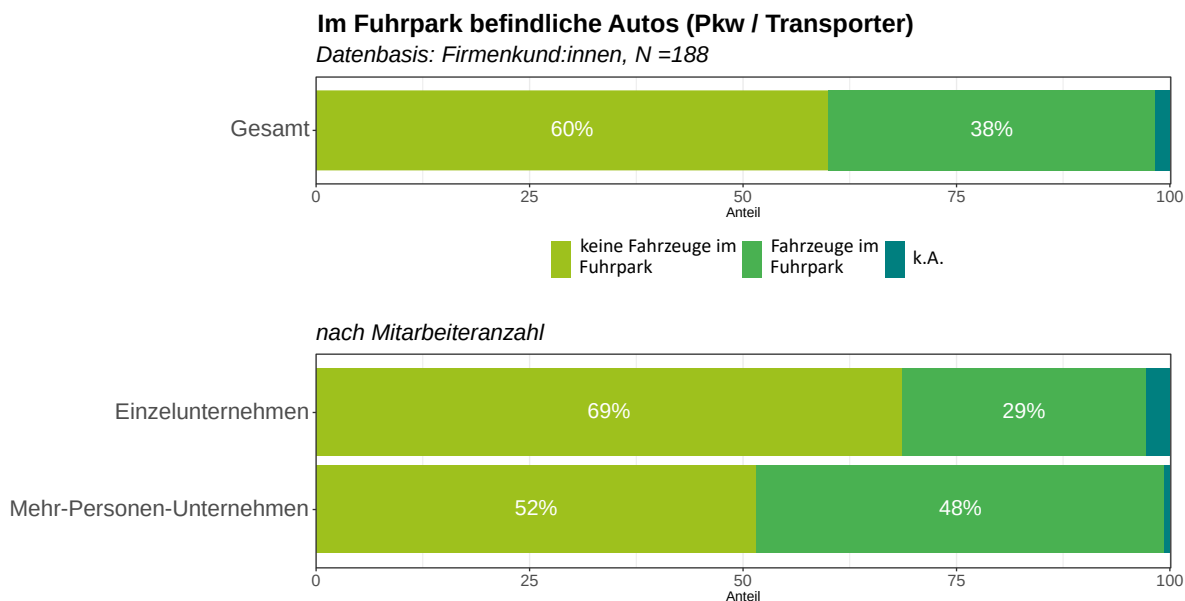


Abbildung 77: Im Fuhrpark befindliche Fahrzeuge nach Firmengröße

Zwischen ausschließlich das stationäre Angebot von cambio nutzenden Firmenkund:innen (Ø 1.5 Autos) und denen, die darüber hinaus auch das free-floating Angebot „smumo“ nutzen (Ø 1.2 Autos im Fuhrpark) besteht ein überschaubarer Unterschied.





9.15 Reduktion Flotte

Die Ergebnisse der Frage, ob durch die Verfügbarkeit des Carsharing-Angebots die Fuhrparkgrößen reduziert wurden, werden im Folgenden dargestellt.

43% der Firmenkund:innen gaben an, dass sich im **Fuhrpark durch Carsharing nichts geändert** hat. **Von 6% erhielten wir auf diese Frage keine Antwort, aber in 50% der Fälle kam es durch Carsharing zu einer Veränderung.** Den stärksten Einfluss hat das Carsharing-Angebot auf den Verzicht von Neu- und Ersatzanschaffungen (36%) vor der Einschränkung dienstlicher Nutzungen von privaten Fahrzeugen (14%) und der Flottenreduktion (10%).

Einen **Verzicht auf Neu- und Ersatzanschaffungen** berichteten 36% der Firmen. Am ausgeprägtesten war der Anschaffungsverzicht bei **Mehr-Personen-Firmen mit 47%** (Einzelunternehmer:innen: 26%) sowie bei **Firmen ohne eigenen Fuhrpark mit 41%** (Firmen mit Fuhrpark: 29%) zu.

Eine **Reduktion / Abschaffung dienstlicher Nutzungen von privaten Fahrzeugen** nahmen 14% der Firmen vor. Diese dienstlichen Nutzungen reduzierten die zusätzlich das cambio free-floating Angebot „smumo“ Nutzenden zu 21% - die ausschließlichen Nutzenden des stationsbasierten Angebots von cambio nur zu 12%.

Eine **Reduktion der Flottengröße** gaben 10% der Firmen zu Protokoll. Höhere Reduktionsquoten finden sich in den Gruppen der **Mehr-Personen-Firmen mit 15%** (Einzelunternehmer:innen 6%) sowie bei Firmen, die **Carsharing häufig nutzen mit 16%** (Wenig-Nutzende Firmen: 8%).

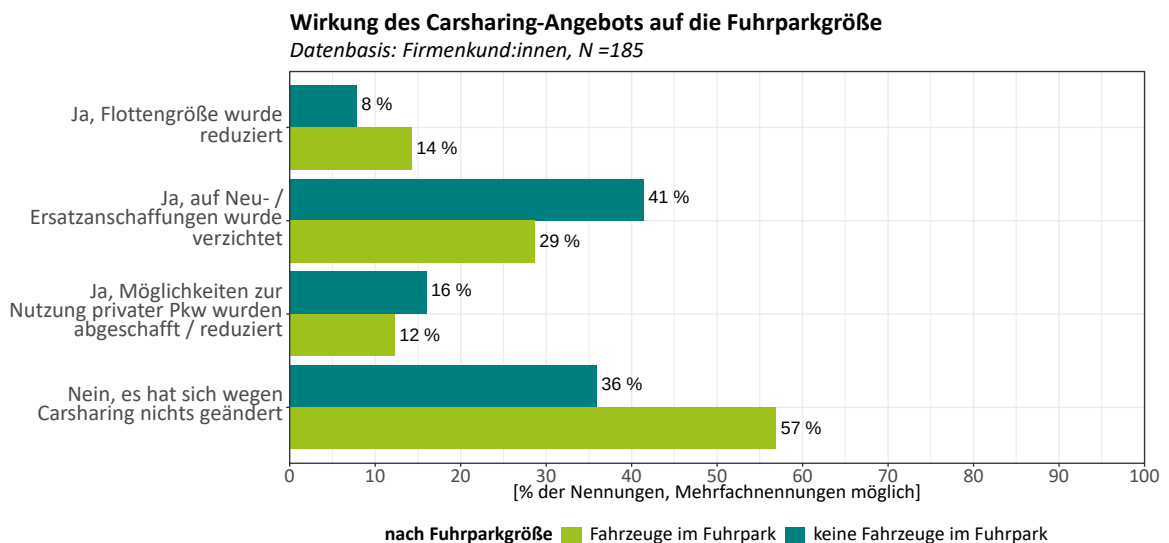


Abbildung 78: Wirkung des Carsharing-Angebotes auf den Fuhrpark nach aktueller Größe

Ein Vergleich der aktuellen Fuhrparkgröße mit der vermuteten Fuhrparkgröße für den hypothetischen Fall, dass es kein Carsharing-Angebot mehr gibt, ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Wie viele Pkw würden sich ohne Carsharing in Ihrem Fuhrpark befinden? **Nur 28% nehmen an, dass sich in dem Fall kein Fahrzeug mehr darin befinden würde (aktuell 60%).** Im Durchschnitt befänden sich in dem Szenario, dass es kein Carsharing mehr gäbe 2,1 Autos im Fuhrpark und damit 0,7 Autos mehr als aktuell.





Angaben in %	Aktuelle Fuhrparkgröße	Fuhrparkgröße ohne Carsharing
Null Fahrzeuge	60	28
1 Fahrzeug	21	41
2 Fahrzeuge	9	14
3 + Fahrzeuge	9	16
Keine Angabe	2	2
Mittelwert	1,4	2,1

Tabelle 23: Einfluss Carsharing auf Flottengröße

9.16 Wünsche für das Carsharing-Angebot

Die befragten Firmenkund:innen konnten abschließen noch spontan (ohne Antwortvorgaben) Wünsche für das zukünftige Carsharing-Angebot äußern. Die erfolgten Nennungen wurden kategorisiert. Gewünscht werden vor allem mehr Stationen, mehr E-Fahrzeuge, eine Ausweitung von „smumo“, des free-floating-Angebots von cambio, eine generelle Verfügbarkeitserhöhung und mehr Fahrzeugtypen.





10 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend kann anhand der erhobenen und ausgewerteten Daten aus den unterschiedlichen Quellen (Repräsentativbefragung Bürger:innen, private Carsharing-Kund:innen, Firmenkund:innen, SrV-Daten) festgehalten werden, dass **Carsharing in Bremen positiv im Sinne der Mobilitätswende** wirkt und dabei **nachhaltig den Umweltverbund stärkt**. Der Beitrag des Carsharings zum Gemeinwohl in Bremen umfasst dabei eine **erhebliche Reduktion des ruhenden Pkw-Verkehrs ebenso wie eine erhebliche Verlagerung bei der Verkehrsmittelnutzung weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, insbesondere zum Radverkehr**.

Wichtige Ergebnisse:

- Von großer Bedeutung für den Erfolg des Carsharing-Angebots ist ein **dichtes Netz an gut sichtbaren Stationen**. Hier ist die Stadt weiterhin gefordert, in enger Kooperation mit den Anbietern **geeignete Flächen zu identifizieren und diese dem Carsharing zur Verfügung zu stellen**. Weitere **wichtige Carsharing-Aspekte** sind für die Carsharing-Nutzenden eine unkomplizierte, die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt, feste Parkplätze an einer Carsharing-Station, eine einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit der Fahrzeuge.
- **Das Carsharing-Angebot in Bremen hat eine nachhaltige verkehrsentlastende Wirkung**. Diese umfasst sowohl den ruhenden Verkehr als auch die jährlichen Fahrleistungen der Carsharing-Nutzenden mit dem Pkw. Während in der Gesamtbevölkerung Bremens im Schnitt je Haushalt 0,9 Pkw vorhanden sind und mit diesen pro Jahr durchschnittlich rund 10.000 km zurückgelegt werden, sind dies in Haushalten mit Carsharing -Nutzung 0,4 Pkw bzw. rund 3.500 km pro Jahr. **In Carsharing-Haushalten sind somit 60% weniger Pkw vorhanden und es werden 65% weniger Pkw-km pro Jahr zurückgelegt**. Korrespondierend hierzu sind **zwei von drei Carsharing-Haushalte „Pkw-frei“**, d. h. es ist hier kein Privat-/Firmen-Pkw im Haushalt vorhanden. Unter den Nicht-Mitglieder:innen ist dies hingegen nur in jedem vierten Haushalt der Fall.
- Für den (fiktiven) Fall, dass **das bestehende Carsharing-Angebot in Bremen wegfallen würde**, hätte dies **massive Auswirkungen für die Betroffenen und den Pkw-Bestand in der Hansestadt**: Der Anteil der „autofreien“ Haushalte von Carsharing-Mitgliedern würde sich halbieren, mehr als die Hälfte der Haushalte von Carsharing-Mitgliedern würden dann über ein oder mehrere Autos verfügen.
- Die Zahl der Nutzenden hat sich von 12.500 im Jahr 2018 auf rund 28.000 im Jahr 2025 mehr als verdoppelt, die Carsharing-Flotte umfasst zum Untersuchungszeitpunkt 650 Fahrzeuge. Unter Berücksichtigung der für die nicht-private Nutzung vorgehaltenen Fahrzeuge sowie von Mitgliedschaften mehrerer Haushaltsmitglieder kann davon ausgegangen werden, dass mehr als **11.800 Pkw in Privathaushalten weniger auf den Straßen Bremens vorhanden sind**. Nach Berechnungsmethode des bcs-Standards **ersetzt jedes eingesetzte Carsharing-Fahrzeug im Bremen 18,8 Fahrzeuge in Privatbesitz**.
- Neben den geringeren Pkw-Fahrleistungen zeigen sich weitere Unterschiede hinsichtlich **des Mobilitätsverhaltens** zwischen Carsharing-Nutzenden und Nicht-Nutzenden. Die deutlich geringeren Anteile von Wegen, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, gehen – ausgehend von einem in Bremen vergleichsweise generell bereits sehr hohen Anteil des Radverkehrs am Modal Split – mit einer **deutlich höheren Nutzung von Fahrrädern, E-Bikes und (E-)Lastenrädern** bei Carsharing-Nutzenden einher. Ebenfalls sind – entsprechend der Daten des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) – die Gesamtlängen der zurückgelegten Wege von Mitgliedern aus Haushalten mit Carsharing kürzer als bei Mitgliedern von Haushalten ohne Carsharing.
- Auch wenn die Effekte im Vergleich zur 2018er-Studie in Summe etwas weniger stark ausgeprägt sind, zeigen **Carsharing-Nutzende eine stärkere lokale Orientierung beim Einkaufsverhalten**. Carsharing ist somit weiterhin ein Beitrag zur **Steigerung der lokalen Wirtschaft**.
- Die **Zufriedenheit der Nutzer:innen ist insgesamt und in den meisten dieser Teilbereiche hoch**.





- Der **wichtigste Grund für den Beginn der Carsharing-Mitgliedschaft** war für die meisten Carsharer die Tatsache, kein eigenes Auto zu haben, aber trotzdem ab und an eines zu benötigen. Für rund die Hälfte der Carsharing-Mitglieder spielten zusätzlich Klima- bzw. Umweltschutzgründe
- **Entscheidende Gründen für die aktuelle Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs** sind aus Sicht der Carsharing-Nutzenden die fehlende bzw. umständliche Erreichbarkeit des Ziels mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu transportierendes Gepäck, sowie die Tatsache, dass kein eigenes Auto verfügbar ist.
- **Carsharing besitzt auch unter (bisher) Nicht-Nutzenden in der Bevölkerung einen hohen Bekanntheitsgrad und ein überwiegend positives Image.** 85% der Nicht-Nutzenden kennen ein Carsharing-Angebot in ihrer Nähe und zwei Drittel halten Carsharing grundsätzlich für eine gute Idee. Potenziale für neue Mitgliedschaften sind durchaus vorhanden und sollten aktiv angesprochen werden. Mögliche identifizierte Zielgruppen sind z.B. Jüngere, Frauen und Personen mit Migrationshintergrund.
- **Häufig genanntes Nutzungshemmnis unter Nicht-Nutzenden** ist das vorhandene eigene Auto. Hinzu kommt Unwissen über die tatsächlichen Carsharing-Kosten und die Vermutung, Carsharing sei zu unflexibel, da man sich vorab zeitlich festlegen müsse. Dieses Argument wird durch die Einführung von „smumo“, dem free-floating Angebot von cambio weitgehend entkräftet.
- Hinsichtlich der durch die befragten Nutzenden reduzierten bzw. ersetzten Fahrzeuge ergeben sich keine Unterschiede in Abhängigkeit davon, ob nur cambio oder „smumo“ oder beide Angebote zusammen genutzt werden. **Das Angebot von „smumo“ wird daher als sinnvolle Ergänzung des bestehenden Angebots gesehen.**
- Positiv zu bewerten ist „smumo“, das 2020 neu eingeführte **free-floating Angebot von cambio**, welches das stationsgebundene Carsharing-Angebot von cambio ergänzt. Die Resonanz der Nutzenden ist überwiegend positiv, insbesondere hinsichtlich der **nicht erforderlichen Vorabfestlegung auf das Nutzungsende**. Gleichzeitig können **keinerlei negative Effekte** festgestellt werden; vielmehr trägt das zusätzliche free-floating-Angebot im Rahmen eines kombinierten Carsharing-Systems zur verkehrsentlastenden Wirkung von Carsharing in Bremen ebenfalls positiv bei.
- Die „**mobil.punkte**“ **verfügen in der Bevölkerung über einen hohen Bekanntheitsgrad und werden ganz überwiegend positiv beurteilt.** Seitens der Nutzenden werden diese öffentlichen Stationen v. a. hinsichtlich der Nähe zum eigenen Wohnort positiver bewertet als Stationen auf privatem Grund.
- **Rund jeder dritte der befragten Carsharing-Nutzenden hat bereits E-Carsharing benutzt.** Von denen, die bisher noch kein E-Auto ausgeliehen haben, haben immerhin 38% vor, in den kommenden 12 Monaten eines zu testen. **E-Autos für Männer und jüngere Kund:innen deutlich attraktiver als für Ältere.**
- Als **Gründe für die Nutzung eines E-Autos** werden von den Befragten, die bereits E-Carsharing-Auto-Erfahrung besitzen, vor allem **Neugier und Klima- und Umweltschutzgründe** genannt.
- Hauptgründe dafür, bislang noch **kein Carsharing-Auto mit E-Antrieb gefahren zu haben**, sind die fehlende **Verfügbarkeit von E-Carsharing-Autos, mangelndes Wissen über den Ladevorgang, Sorge vor Reichweitenproblemen** und die allgemeine Sorge, die **Nutzung von E-Autos sei zu kompliziert.**
- **Erstmalig** wurden mit der vorliegenden Evaluationsstudie auch **Effekte des Carsharings bei gewerblichen Kunden** untersucht. Auffällig ist hier, dass das Carsharing-Angebot – neben größeren Unternehmen/Institutionen – vielfältig von Solo-Selbständigen und Kleinbetrieben genutzt wird.
- **Das wichtigste Motiv** für die gewerbliche Nutzung von Carsharing ist die damit verbundene **Verfügbarkeit von Fahrzeugen bei gleichzeitiger Reduktion der finanziellen Aufwände** für die automobilen Mobilität.
- Als wichtigste **Nutzungszwecke** für Carsharing werden von den befragten Selbstständigen bzw. Unternehmen der **Transport von Materialien sowie Kundenbesuche** genannt.





- In der **soziodemografischen Zusammensetzung** unterscheiden sich die Carsharing-Mitglieder:innen in vielerlei Hinsicht von der sonstigen Bevölkerung: Überproportional häufig handelt es sich um **Männer aus mittleren Altersgruppen mit höherer Schulbildung und überdurchschnittlichem Netto-Haushaltseinkommen**.



11 Anhang

11.1 Fragebogen

Zielgruppen

Per Onlinebefragung (Einladung per E-Mail durch Anbieter):

A CS-Kunden

Abgeleitet aus den Antworten

A1 Befragung Fokus private Nutzung

A2 Befragung Fokus berufliche / gewerbliche Nutzung

Differenzierte Zugangslinks nach Nutzungshäufigkeit in den letzten 12 Monaten entsprechend der Kategorien des bcs-Standards:

- Nutzung 52-mal oder öfter
 - Nutzung 12- bis 51-mal
 - Nutzung 2- bis 11-mal
 - Nutzung 1-mal
 - Keine Nutzung in den betrachteten letzten 12 Monaten
- ➔ Analog hierzu Bereitstellung der Randverteilungen in den Backenddaten des CS-Anbieters für die spätere Gewichtung der Daten

Zur Reduzierung der Ausfülldauer Einteilung in 15 zufällig zugewiesene Gruppen:

		Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4	Gruppe 5	Gruppe 6	Gruppe 7	Gruppe 8	Gruppe 9	Gruppe 10	Gruppe 11	Gruppe 12	Gruppe 13	Gruppe 14	Gruppe 15
Fr. 29	Wenn Anbieter Angebot einstellen würde	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					
Fr. 30/31	Wichtigkeit / Zufriedenheit	x	x	x	x	x	x					x	x	x	x	
Fr. 32	Wenn folgende Situation eintreten würde...	x	x	x				x	x	x		x	x	x		x
Fr. 33-33c	E-Carsharing	x			x	x		x	x		x	x	x		x	x
Fr. 34	Aussagen zu CS		x		x		x	x		x	x	x		x	x	x
Fr. 46	Aspekte Entscheidung CS			x		x	x		x	x	x		x	x	x	x

Per repräsentative Onlinebefragung (Zufallsauswahl Einwohnermeldeamtsstichprobe, Einladung durch schriftliches Anschreiben,):

B Bevölkerungsbefragung (Kontrollgruppe)

- ➔ Bereitstellung der Randverteilungen nach Altersgruppen, Geschlecht, Stadtteil für die spätere Gewichtung der Daten



Einleitung

Herzlichen Dank, dass Sie an unserer Befragung zum Thema Mobilität teilnehmen, in der es inhaltlich vor allem um die von Ihnen genutzten Verkehrsmittel in Bremen und Umgebung geht **[nur Gruppe A: und insbesondere um das Thema Carsharing]**.

Die Teilnahme dauert **[Gruppe A: ca. 10-15 Minuten | Gruppe B: ca. 5-10 Minuten]**.

Am Ende des Fragebogens haben Sie die Möglichkeit, an einer Verlosung teilzunehmen. Zu gewinnen gibt es: u.a drei JBL Charge Bluetooth Lautsprecher, Bremer Freizeitkarten und Leckereien aus der Region.

Die Befragung findet unter Einhaltung des Datenschutzes statt und dient ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken. Auch beim Gewinnspiel werden alle Vorgaben zum Datenschutz berücksichtigt.

Bitte klicken Sie auf *weiter*, um die Befragung zu starten.

Untergruppe. **[ausgeblendet]**

Zufallszahl, ganzzahlig im Bereich 1-15

A Screening für CS-Kunden / Fragen für gewerbliche Nutzer

1. **[Gruppe A]**

Nutzen Sie Carsharing in Bremen privat oder beruflich / gewerblich?

1 ☐ privat 2 ☐ beruflich / gewerblich 3 ☐ sowohl als auch

2. **[Gruppe A, falls F1 nicht privat]**

Welcher Status trifft auf Sie zu?

- 1 ☐ Ich selbstständig / freiberuflich tätig und nutze Carsharing im Rahmen meiner beruflichen Tätigkeit
[→ Gruppe A2]
- 2 ☐ Ich bin Inhaber / Geschäftsführer und ich (bzw. die Firma) nutze Carsharing im Rahmen meiner beruflichen Tätigkeit **[→ Gruppe A2]**
- 3 ☐ Ich bin angestellt und trage Verantwortung für den Fuhrpark und / oder das Dienstreisemanagement
[→ Gruppe A2]
- 4 ☐ Ich nutze Carsharing über einen Zugang meines Arbeitgebers **[→ Gruppe A1]**
- 5 ☐ Ich nutze Carsharing über einen Zugang meines persönlichen Kundenkontos **[→ Gruppe A1]**





3. [Gruppe A2]

In welchem Stadtteil von Bremen liegt der Standort Ihres Unternehmens / Ihrer Institution? (Sollte Ihre Institution / Ihr Unternehmen mehrere Standorte in Bremen haben, nennen Sie bitte den Stadtteil des Hauptsitzes)

Stadtteil: _____

- 53 ☐ Blumenthal
- 35 ☐ Borgfeld / Oberneuland / Blockland
- 51 ☐ Burglesum
- 42 ☐ Findorff
- 44 ☐ Gröpelingen
- 38 ☐ Hemelingen
- 34 ☐ Horn-Lehe
- 24 ☐ Huchting
- 11 ☐ Mitte
- 21 ☐ Neustadt
- 23 ☐ Obervieland
- 37 ☐ Osterholz
- 31 ☐ Östliche Vorstadt
- 32 ☐ Schwachhausen
- 26 ☐ Seehausen / Strom
- 33 ☐ Vahr
- 52 ☐ Vegesack
- 43 ☐ Walle
- 25 ☐ Woltmershausen





4. [Gruppe A2]

Welcher Branche lässt sich Ihr Unternehmen / Ihre Institution zuordnen?

- 1 ☐ Behörde/Öffentlicher Dienst
2 ☐ Betriebe der öffentlichen Hand
-
- 3 ☐ Bau/Architektur/Immobilien
4 ☐ Bildung
5 ☐ Rohstoffe/Kunststoffe/Feinmechanik
6 ☐ Energieversorgung/Nachhaltigkeit/Umwelt
7 ☐ Facility Management
8 ☐ Finanzgewerbe/Versicherung/Bank
9 ☐ Forschung/Institut
10 ☐ Gastronomie/Tourismus/Event
11 ☐ Gesundheit/Medizin/Pharmazie/Chemie
12 ☐ Gewerkschaften/Verbände/Kammern
13 ☐ Handel/E-Commerce
14 ☐ Handwerk/Metall/Elektronik/Holz
15 ☐ Informationstechnik/Telekommunikation
16 ☐ Kirchliche Organisationen
17 ☐ Kommunikation/Marketing/Medien
18 ☐ Kunst/Kultur/Film/Musik/Fotografie
19 ☐ Lebensmittelindustrie
20 ☐ Lifestyle/Sport
21 ☐ Maritime Wirtschaft
22 ☐ Maschinen/Anlagenbau
23 ☐ Mobilität/Verkehr/Logistik
24 ☐ Politik
25 ☐ Recht/Steuerberatung
26 ☐ Soziale Einrichtung/Pflegedienste
27 ☐ Unternehmensberatung
28 ☐ Sonstiges

4a. [Gruppe A2, falls F4 = 28] Und um welche sonstige Branche handelt es sich dabei?



**5. [Gruppe A2]**

Welche in Bremen verfügbaren Carsharing-Angebote nutzen Sie für berufliche / gewerbliche Zwecke? (Mehrfachnennungen möglich)

F51 ☐ cambio (an festen Carsharing-Stationen)F52 ☐ „smumo“ (das free-floating Angebot von cambio ohne feste Stellplätze)F53 ☐ PMCF54 ☐ FlinksterF55 ☐ DrivyF56 ☐ snappcar/Tamyca**6. [Gruppe A2]**

Wie wichtig sind für Ihr Unternehmen [falls F4=3 bis 8] / Ihre Institution [falls F4=1 oder 2] die folgenden Gründe für die Nutzung von Carsharing?

[rollieren]	sehr wichtig (1)	wichtig (2)	weniger wichtig (3)	unwichtig (4)	Kein Urteil (9)
Die Umweltbilanz verbessern	☐	☐	☐	☐	☐
Verringerung der Fixkosten des Fuhrparks	☐	☐	☐	☐	☐
Verringerung des Aufwands für Pflege und Wartung von Fahrzeugen	☐	☐	☐	☐	☐
Flexibilität im Fuhrpark der hinsichtlich erforderlicher Fahrzeuggrößen verbessern	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit von Fahrzeugen bei Bedarf gewährleisten	☐	☐	☐	☐	☐
Verringerung des Stellplatzbedarfs auf dem Firmen-Gelände	☐	☐	☐	☐	☐
Attraktivität des Unternehmens für derzeitige und potenzielle neue Mitarbeitende steigern	☐	☐	☐	☐	☐
Einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten	☐	☐	☐	☐	☐
Einen positiven Beitrag für eine lebenswerte Stadt leisten	☐	☐	☐	☐	☐





7. [Gruppe A2]

Wie viele Mitarbeitende sind bei Ihnen beschäftigt?

1 ☐ Einzelunternehmer 2 ☐ 2-4 3 ☐ 5-9 4 ☐ 10 bis 49 5 ☐ 50 bis 99 6 ☐ 100 +

8. [Gruppe A2] Und wie viele Mitarbeitende können über den Firmen-Account Carsharing nutzen?

1 ☐ Eine Person 2 ☐ 2-4 3 ☐ 5-9 4 ☐ 10 bis 49 5 ☐ 50 bis 99 6 ☐ 100 +

9. [Gruppe A2]

Wie viele Autos (Pkw / Transporter) befinden sich derzeit in Ihrem Fuhrpark? (inkl. persönlich zugeordnete Dienstfahrzeuge)

Anzahl: _____ (Anzahl bitte eintragen)

10. [Gruppe A2]

Wurden in Ihrem Fuhrpark Fahrzeuge reduziert bzw. wurde auf die Neuanschaffung verzichtet, weil Sie auf das Carsharing-Angebot zurückgreifen können? (Mehrfachnennungen möglich)

F101 ☐ Ja, Flottengröße wurde reduziert

F102 ☐ Ja, auf Neu- / Ersatzanschaffungen wurde verzichtet

F103 ☐ Ja, Möglichkeiten zur Nutzung privater Pkw für dienstliche Zwecke wurden abgeschafft / reduziert

F104 ☐ Nein, es hat sich wegen Carsharing nichts geändert **[exklusive Antwortmöglichkeit]**

11. [Gruppe A2, falls F101 oder F102 „Ja,...“ ausgewählt]

Wie viele Pkw würden sich ohne Carsharing in Ihrem Fuhrpark befinden? (inkl. persönlich zugeordnete Dienstfahrzeuge)

Anzahl: _____ (Anzahl bitte eintragen)

12. [Gruppe A2]

Welche der folgenden Angebote stehen den Beschäftigten neben Carsharing noch zur Verfügung? (Mehrfachnennungen möglich)

F121 ☐ Jobticket / Zuschuss oder vollständige Kostenübernahme Deutschland-Ticket

F122 ☐ Zuschuss oder vollständige Kostenübernahme Bahncard

F123 ☐ Jobrad

F124 ☐ Mobilitätsbudget

F125 ☐ Plattform zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften

F126 ☐ Zugriff auf Firmenfahrzeug bei Bedarf

F127 ☐ Persönlich zugeordneter Firmenwagen

F128 ☐ Vergütung der Nutzung privater Pkw für dienstliche Wege

F129 ☐ Keine der genannten **[exklusive Option]**



**13. [Gruppe A2]**

Für welche Nutzungszwecke wird Carsharing in Ihrem Unternehmen [falls F4=3 bis 28] / Ihrer Institution [falls F4=1 oder 2] genutzt? (Mehrfachnennungen möglich)

F131 ☐ Kundenbesuche innerhalb der Stadt Bremen oder in angrenzenden KommunenF132 ☐ Fahrten zwischen FirmenstandortenF133 ☐ Längere DienstreisenF134 ☐ Spontan / ungeplant anfallende FahrtenF135 ☐ Transport von MaterialienF136 ☐ Sonstige Erledigungen innerhalb der Stadt oder in angrenzenden KommunenF137 ☐ Als Anschlussmobilität bei Bahnreisen / FlugreisenF138 ☐ Sonstiger Nutzungszweck

13a. [Gruppe A2, falls F138 = 1] Und welcher weitere Nutzungszweck ist das? _____

14. [Gruppe A2]

Wie zufrieden sind Sie mit den nachfolgenden Aspekten des Carsharings?

[rollieren]	sehr zufrieden (1)	zufrieden (2)	weniger zufriede- den (3)	unzufrieden (4)	Kein Urteil (9)
Bürokratischer Aufwand für Carsharing	☐	☐	☐	☐	☐
Distanz / Erreichbarkeit der nächsten Carsharing-Station	☐	☐	☐	☐	☐
Flexible und spontane Nutzungsmöglichkeiten	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit unterschiedlicher Fahrzeugklassen	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit unterschiedlicher Antriebsarten (Benzin, Diesel, Elektro)	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit unterschiedlicher Schaltungsarten (Schaltung/Automatik)	☐	☐	☐	☐	☐



**15. [Gruppe A2]**

Wenn Sie an Carsharing und die Auswirkungen auf Ihr Unternehmen [falls F4=3 bis 8] / Ihre Institution [falls F4=1 oder 2] denken: Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

[rollieren]	stimme voll und ganz zu (1)	stimme eher zu (2)	teils/teils (3)	stimme eher weniger zu (4)	stimme gar nicht zu (5)
Carsharing wird durch die Mitarbeitenden positiv beurteilt	☐	☐	☐	☐	☐
Durch das Angebot von Carsharing nutzen wir häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Bus, Bahn, Rad, zu Fuß)	☐	☐	☐	☐	☐
Durch das Angebot von Carsharing können wir leichter Mitarbeitende für unser Unternehmen gewinnen	☐	☐	☐	☐	☐
Durch Carsharing können wir auf zum Unternehmens-Image / zur Unternehmens-Kultur passende Fahrzeuge zurückgreifen	☐	☐	☐	☐	☐

15a. [Gruppe A2]

Welche Wünsche haben Sie an Carsharing-Anbieter, um das Angebot für Ihr Unternehmen [falls F4=3 bis 8] / Ihre Institution [falls F4=1 oder 2] weiter zu verbessern?

Ende Interview Gruppe A2 → Abschlussseite anzeigen





B Verkehrsmittelverfügbarkeit

16. [Gruppe A1, B]

Besitzen Sie derzeit ein Deutschland-Ticket oder eine andere Zeitkarte für Bus und Bahn?

- 1 ☐ Deutschland-Ticket (58 Euro-Ticket)
- 2 ☐ Andere Zeitkarte, z.B. MIA, MIA-Plus, JobTicket, etc
- 3 ☐ Keine Zeitkarte

17. [Gruppen A1, B]

Wie viele Minuten benötigen Sie zu Fuß von Ihrer Wohnung zur nächsten Haltestelle? Falls es mehrere Haltestellen gibt, bitte die meistgenutzte angeben)

Ca. _____ Minuten

18 (Pflichtfrage) [Gruppe B]

Besitzen Sie einen Führerschein für Pkw?

- 1 ☐ Ja 2 ☐ Nein

19. [Gruppe A1, Gruppe B nur, wenn F18=ja]

Wie oft können Sie als Fahrer:in über ein Auto verfügen? (nur Privat- oder Firmenwagen, kein Car-sharing)

- 1 ☐ Jederzeit 2 ☐ Gelegentlich 3 ☐ Nie

20. [Gruppen A1, B]

Über wie viele Autos verfügen Sie derzeit in Ihrem Haushalt? Bitte zählen Sie auch Dienstwagen mit, die Ihnen dauerhaft zur privaten Nutzung zur Verfügung stehen.

- 0 ☐ Kein Auto
- 1 ☐ Ein Auto
- 2 ☐ Zwei Autos
- 3 ☐ Drei Autos
- 4 ☐ Vier oder mehr Autos



**21. [Gruppe B, falls F18=ja]****Welche der folgenden Carsharing-Angebote kennen Sie?****b. [Nur Angebote, die laut F21a bekannt sind] Und welchen der Carsharing-Anbieter nutzen Sie?**

	F21 Kenne ich	F21b Nutze ich
cambio (an festen Carsharing-Stationen)	☐	☐
„smumo“ (das free-floating Angebot von cambio ohne feste Stellplätze)	☐	☐
PMC	☐	☐
Flinkster	☐	☐
Drivy	☐	☐
Snappcar / Tamyca	☐	☐

22. [Gruppe A1]**Seit wann sind Sie Carsharing-Kundin/-Kunde in Bremen? Seit...**

- 1 ☐ ... weniger als einem Jahr
- 2 ☐ ... 1 bis 4 Jahren
- 3 ☐ ... mehr als 4 bis 8 Jahren
- 4 ☐ ... mehr als 8 Jahren
- 5 ☐ Weiß nicht / Kann ich nicht mehr sagen





23. [Gruppe A1]

Was war der Grund / waren die Gründe dafür, dass Sie Kundin / Kunde wurden? (Mehrfachnennungen möglich, max. drei Nennungen, Antworten rollieren)

- F23a01 ☐ Als Alternative zum Kauf eines (zweiten) Autos für die Familie
- F23a02 ☐ Klima- /Umweltschutzgründe
- F23a03 ☐ Ich habe kein eigenes Auto, brauche aber trotzdem ab und an eines
- F23a04 ☐ Um immer ein neues und gut gewartetes Auto zu fahren
- F23a05 ☐ Weil ein eigenes Auto viel Aufwand bedeutet (Werkstatt, TÜV, Reifenwechsel)
- F23a06 ☐ Aus finanziellen Gründen (Reduzierung der Mobilitätskosten)
- F23a07 ☐ Eine kostengünstige Möglichkeit, elektrisch zu fahren
- F23a08 ☐ Ich kann jederzeit den passenden Autotyp wählen
- F23a09 ☐ Als Alternative zum Kauf eines neuen Autos als Ersatz für ein defektes Auto
- F23a10 ☐ Carsharing-Mitgliedschaft wurde bei Bezug meiner Wohnung / meines Hauses angeboten
- F23a11 ☐ Um im Vorfeld einer Kaufentscheidung verschiedene Automodelle zu testen
- F23a12 ☐ Weil ich keinen Stellplatz für ein eigenes Auto habe
- F23a13 ☐ Weil ich einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten möchte
- F23a13 ☐ Weil ich einen Beitrag zu einer lebenswerten Stadt leisten möchte

23a. [Gruppe A1]

Nutzen Sie cambio oder „smumo“ oder beide Angebote?

- 1 ☐ cambio (an festen Carsharing-Stationen)
- 2 ☐ „smumo“ (das free-floating Angebot von cambio ohne feste Stellplätze)
- 3 ☐ Beide

23b. [Gruppe A1, nur falls F23a = „smumo“ oder „beide“]:

Was sind Vorteile aus Ihrer Sicht die Vorteile von „smumo“?

23c. [Gruppe A1, nur falls F23a = „smumo“ oder „beide“]:

Und welche Nachteile hat „smumo“ aus Ihrer Sicht?





23d. [Gruppe A1, nur falls F22a „smumo“ oder „beide“ nicht genannt]:

Aus welchen Gründen nutzen Sie „smumo“ nicht?

24. [Gruppe A1]

Wie zufrieden sind Sie alles in allem mit dem Carsharing-Angebot in Bremen?

- 1 ☐ Sehr zufrieden
- 2 ☐ Eher zufrieden
- 3 ☐ Eher unzufrieden
- 4 ☐ Sehr unzufrieden

C Verkehrsmittelsubstitution

25- [Gruppe A1]

Denken Sie einmal an die letzten 12 Monate vor Ihrer Carsharing-Anmeldung: Wie viele Autos standen Ihrem Haushalt 12 Monate vor Ihrer Carsharing-Anmeldung zur Verfügung (inkl. Dienstwagen, zur privaten Verfügung)?

- 0 ☐ Kein Auto
- 1 ☐ Ein Auto
- 2 ☐ Zwei Autos
- 3 ☐ Drei Autos
- 4 ☐ Vier oder mehr Autos
- 5 ☐ Weiß nicht / Kann ich nicht mehr sagen

26. [Gruppe A1 Falls F20<F25]

Sie haben angegeben, dass heute weniger Autos in Ihrem Haushalt zur Verfügung stehen als 12 Monate vor der Anmeldung zum Carsharing. Welchen Anteil an dieser Veränderung hatte die Nutzung von Carsharing?

- 1 ☐ Sehr großen Anteil
- 2 ☐ Eher großen Anteil
- 3 ☐ War teilweise mitentscheidend
- 4 ☐ Eher geringen Anteil
- 5 ☐ Sehr geringen Anteil





27. [Gruppe A1, falls F20<F25]

Und mit welchen Verkehrsmitteln legen Sie nun hauptsächlich die Wege zurück, die Sie zuvor mit dem / den inzwischen abgeschafften Auto(s) bewältigt haben? (Mehrfachnennungen möglich)

F271 ☐ Anderes Auto im Haushalt oder von Verwandten/Bekannten

F272 ☐ Auto eines Carsharing-Anbieters

F273 ☐ Öffentlicher Nahverkehr (Bus und Regionalbahn)

F274 ☐ Fernzüge/Fernbusse

F275 ☐ Fahrrad

F276 ☐ Zu Fuß

F277 ☐ Weg wird nicht mehr zurückgelegt

F278 ☐ Sonstiges,

F27a. [Gruppe A1, falls F278=1] Und zwar: _____

28. [Gruppe A1]

Angenommen, es gäbe in Bremen gar kein Carsharing-Angebot mehr: Wie viele Autos würde es dann in Ihrem Haushalt geben?

0 ☐ Kein Auto

1 ☐ Ein Auto

2 ☐ Zwei Autos

3 ☐ Drei Autos

4 ☐ Vier oder mehr Autos

5 ☐ Weiß nicht / kann ich nicht sagen





D Meinungen zum Thema Carsharing

29. [Gruppe A1, Untergruppen 1-10]

Wenn der Anbieter sein Angebot einstellen würde, ...

	stimme voll und ganz zu (1)	Stimme eher zu (2)	Teils/teils (3)	Stimme eher weniger zu (4)	Stimme gar nicht zu (5)
...würde für mich ein wichtiges Verkehrs- mittel wegfallen	☐	☐	☐	☐	☐
...könnte ich für mich wichtige Ziele und Orte nicht mehr gut erreichen	☐	☐	☐	☐	☐
...wäre dies für mich ein Verlust an Le- bensqualität	☐	☐	☐	☐	☐
...würde ich ein eigenes Auto anschaffen	☐	☐	☐	☐	☐
...würde ich häufiger Bus/Bahn nutzen	☐	☐	☐	☐	☐
...würde ich manche Wege nicht mehr zu- rücklegen	☐	☐	☐	☐	☐



**30. [Gruppe A1, Untergruppen 1-6 und 11-14]****Wie wichtig sind Ihnen die nachfolgenden Aspekte beim Carsharing?**

[rollieren]	sehr wichtig (1)	wichtig (2)	weniger wichtig (3)	unwichtig (4)
Die Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt	☐	☐	☐	☐
Unkomplizierte Buchung/Einfache Bedienung der App	☐	☐	☐	☐
Gefühl der Sicherheit an Carsharing-Stationen (auch in den Abendstunden)	☐	☐	☐	☐
Auswahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Modellen	☐	☐	☐	☐
Telefonische Erreichbarkeit des Anbieters an 24h/Tag	☐	☐	☐	☐
Kurze Wege zur nächsten Station	☐	☐	☐	☐
Anbindung von Carsharing-Stationen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	☐	☐	☐	☐
Design und Aussehen der Fahrzeuge	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit von Kindersitzen in den Fahrzeugen	☐	☐	☐	☐
Einfaches Ein- und Ausparken an der Station	☐	☐	☐	☐
Feste Parkplätze an Carsharing-Stationen (damit ich keinen Parkplatz suchen muss)	☐	☐	☐	☐
Gut sichtbare Stellplätze im öffentlichen Raum	☐	☐	☐	☐
Einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit des Fahrzeugs	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit von Transportern	☐	☐	☐	☐
Zugang zu Fahrzeug mit einer Kundenkarte (nicht nur mit Smartphone)	☐	☐	☐	☐
Buchungsmöglichkeit mit offenem Nutzungsende	☐	☐	☐	☐
Weitere Angebote an Carsharing-Stationen (z.B. Bike-sharing, Lastenrad, andere Nachbarschaftsdienste)	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen	☐	☐	☐	☐



**31. [Gruppe A1, Untergruppen 1-6 und 11-14]****Und wie zufrieden sind Sie jeweils mit dem Carsharing-Angebot in Bremen?**

[rollieren]	sehr zufrieden (1)	zufrieden (2)	weniger zufriede- den (3)	unzufrieden (4)	Kein Urteil (9)
Die Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt	☐	☐	☐	☐	☐
Unkomplizierte Buchung/einfache Bedienung der App	☐	☐	☐	☐	☐
Gefühl der Sicherheit an Carsharing-Stationen (auch in den Abendstunden)	☐	☐	☐	☐	☐
Auswahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Modellen	☐	☐	☐	☐	☐
Telefonische Erreichbarkeit des Anbieters an 24h/Tag	☐	☐	☐	☐	☐
Kurze Wege zur nächsten Station	☐	☐	☐	☐	☐
Anbindung von Carsharing-Stationen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	☐	☐	☐	☐	☐
Design und Aussehen der Fahrzeuge	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit von Kindersitzen in den Fahrzeugen	☐	☐	☐	☐	☐
Einfaches Ein- und Ausparken an der Station	☐	☐	☐	☐	☐
Feste Parkplätze an den Carsharing-Stationen (damit ich keinen Parkplatz suchen muss)	☐	☐	☐	☐	☐
Gut sichtbare Stellplätze im öffentlichen Raum	☐	☐	☐	☐	☐
Einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit des Fahrzeugs	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit von Transportern	☐	☐	☐	☐	☐
Zugang zu Fahrzeug mit einer Kundenkarte (nicht nur mit Smartphone)	☐	☐	☐	☐	☐
Buchungsmöglichkeit mit offenem Nutzungsende	☐	☐	☐	☐	☐
Weitere Angebote an Carsharing-Stationen (z.B. Bikesharing, Lastenrad, andere Nachbarschaftsdienste)	☐	☐	☐	☐	☐
Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen	☐	☐	☐	☐	☐



**32. [Gruppe A1, Untergruppen 1-3, 7-9, 11-13 und 15]**

Wenn folgende Situationen eintreten würden, wie würde sich das auf Ihr Nutzungsverhalten von Carsharing auswirken?

Wenn...	...würde ich Car-sharing sehr viel häufiger nutzen	... etwas häufiger nutzen (2)	... gleich häufig wie bisher nutzen (3)	... etwas seltener nutzen (4)	... deutlich seltener oder nicht
[rollieren]					
... der Weg zur nächsten Carsharing-Station länger wäre, ...	☐	☐	☐	☐	☐
... es ausschließlich Autos mit Automatikgetriebe gäbe, ...	☐	☐	☐	☐	☐
... mehr Fahrzeuge mit E-Antrieb ausgestattet wären, ...	☐	☐	☐	☐	☐
... es ausschließlich Fahrzeuge mit E-Antrieb gäbe, ...	☐	☐	☐	☐	☐
... es das Angebot von „smumo“ nicht mehr gäbe, ...	☐	☐	☐	☐	☐
... es mehrere verfügbare Carsharing-Anbieter im gesamten Bremer Stadtgebiet gäbe, ...	☐	☐	☐	☐	☐
... es eine gemeinsame App für Carsharing und andere Verkehrsmittel (z.B. ÖPNV, Bikesharing, E-Scooter, Taxi) gäbe, ...	☐	☐	☐	☐	☐
...wenn es mehr Carsharing-Stationen in Bremen gäbe ...	☐	☐	☐	☐	☐
...wenn es unterschiedliche Anbieter an den bestehenden Carsharing-Stationen in Bremen gäbe...	☐	☐	☐	☐	☐





33. [Gruppe A1, Untergruppen 1,4,5,7,8, 10-12 und 14-15]

Sind Sie schon mal ein Carsharing-Auto mit E-Antrieb gefahren?

- 1 ☐ Ja
2 ☐ Nein, noch nicht

33a. [Gruppe A1, falls F33="nein", Untergruppen 1,4,5,7,8, 10-12 und 14-15]

Haben Sie vor, in den nächsten 12 Monaten ein Carsharing-Auto mit E-Antrieb zu fahren?

- 1 ☐ Ja
2 ☐ Nein

F33b [Gruppe A1, falls F33="nein", Untergruppen 1,4,5,7,8, 10-12 und 14-15]

Was sind die Gründe dafür, dass Sie bislang noch kein Carsharing-Auto mit E-Antrieb gefahren sind? (Mehrfachnennungen möglich)

- F33b01 ☐ Es stand kein E-Auto zur Verfügung
F33b02 ☐ Die Nutzung von einem E-Auto erscheint mir kompliziert
F33b03 ☐ Ich weiß nicht, wie das mit dem Laden funktioniert
F33b04 ☐ Ich habe Sorge, dass ich nicht am Ziel ankomme oder dort nicht aufladen kann
F33b05 ☐ Ich müsste bei der Buchung bereits angeben, wie viele Kilometer ich fahren möchte.

F33c [Gruppe A1, falls F33="ja", Untergruppen 1,4,5,7,8, 10-12 und 14-15]

Was sind die Gründe dafür, dass Sie bereits Carsharing-Auto mit E-Antrieb gefahren sind? (Mehrfachnennungen möglich)

- F33c01 ☐ Weil ich mir sicher sein kann, dass das Auto ausreichend geladen ist
F33c02 ☐ Klima-/Umweltschutzgründe
F33c03 ☐ Ich fahre gerne mit einem E-Auto/ Es macht Spaß/ Hat einen hohen Fahrkomfort
F33c04 ☐ Ich wollte ein E-Auto testfahren, um zu sehen, ob sich ein Kauf für mich lohnt
F33c05 ☐ Es stand kein (vollgetanktes) Auto mit Benzinmotor zur Verfügung
F33c06 ☐ Ich war neugierig, wie es ist, ein E-Fahrzeug zu fahren



**34. [Gruppe A1, Untergruppen 2,4,6,7, 9-11 und 13-15]**

Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie den folgenden Aussagen voll und ganz zustimmen, eher zustimmen, teilweise zustimmen, eher weniger zustimmen oder gar nicht zustimmen?

	stimme voll und ganz zu (1)	stimme eher zu (2)	teils/teils (3)	stimme eher weniger zu (4)	stimme gar nicht zu (5)
Seit ich Carsharing nutze, fühle ich mich freier in meinen Entscheidungen, welches Verkehrsmittel ich nutze.	☐	☐	☐	☐	☐
Durch die Nutzung von Carsharing sind meine Ausgaben für Mobilität in Summe gesunken.	☐	☐	☐	☐	☐
[Falls F20 > 0] Durch die Nutzung von Carsharing nutze ich die im Haushalt verfügbaren Autos seltener.	☐	☐	☐	☐	☐
Für mich ist es ein Vorteil, dass ich mich bei Carsharing nicht um die Fahrzeugpflege und Wartung kümmern muss.	☐	☐	☐	☐	☐
Keine Kosten für Reparatur, Wartung, Steuern und Versicherung zahlen zu müssen, ist für mich ein wichtiger Vorteil von Carsharing.	☐	☐	☐	☐	☐





E Verkehrsmittelnutzung

35. [Gruppen A1, B] (Pflichtfrage)

Sind Sie aktuell erwerbstätig oder in Ausbildung? (Mehrfachnennung möglich)

- 1 ☐ Erwerbstätig
- 2 ☐ In Ausbildung /Lehre
- 3 ☐ Schule/Studium
- 4 ☐ In Rente/Pension
- 5 ☐ Arbeitslos/Arbeitssuchend
- 6 ☐ Nichts davon trifft zu

36. [Gruppen A1, B, falls F35=erwerbstätig oder in Ausbildung, Lehre, Schule, Studium]

Für Wege zur Arbeit oder Ausbildung: Wie häufig nutzen Sie ...?

	(fast) täglich (1)	1-3 Tage die Woche (2)	1-3 Tage im Monat (3)	Seltener als monatlich (4)	(fast) nie (5)
Privates Auto als Fahrer	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Auto als Mitfahrer	☐	☐	☐	☐	☐
Carsharing-Auto	☐	☐	☐	☐	☐
Motorrad oder Kraftrad	☐	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Verkehrsmittel	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Fahrrad /Pedelec/E-Bike	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Lastenrad/Lastenpedelec	☐	☐	☐	☐	☐
Bikesharing (z.B. Bre.Bike)	☐	☐	☐	☐	☐
Zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐
Privaten E-Tretroller	☐	☐	☐	☐	☐
Geteilter E-Tretroller (z.B. Lime oder Bolt)	☐	☐	☐	☐	☐



**37. [Gruppen A1, B]**

Kommen wir nun zu Wegen für Einkäufe / Besorgungen und private Erledigungen. Wie häufig nutzen Sie ...?

	(fast) täglich (1)	1-3 Tage die Woche (2)	1-3 Tage im Monat (3)	Seltener als monatlich (4)	(fast) nie (5)
Privates Auto als Fahrer	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Auto als Mitfahrer	☐	☐	☐	☐	☐
Carsharing-Auto	☐	☐	☐	☐	☐
Motorrad oder Kraftrad	☐	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Verkehrsmittel	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Fahrrad /Pedelec/E-Bike	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Lastenrad/Lasten-pedelec	☐	☐	☐	☐	☐
Bikesharing (z.B. Bre.Bike)	☐	☐	☐	☐	☐
Zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐
Privaten E-Tretroller	☐	☐	☐	☐	☐
Geteilter E-Tretroller (z.B. Lime oder Bolt)	☐	☐	☐	☐	☐



**38. [Gruppen A1, B]****Wie häufig nutzen Sie in der Regel die folgenden Einkaufsmöglichkeiten?**

[rollieren]	(fast) täglich (1)	1-3mal pro Woche (2)	1-3mal im Monat (3)	Seltener (4)	nie (5)
Einzelhändler (z. B. Metzger, Bäcker, etc.) in der Nähe	☐	☐	☐	☐	☐
Supermarkt in der Nähe	☐	☐	☐	☐	☐
Größere Einkaufszentren, in denen sich unterschiedliche Geschäfte an einem Ort befinden	☐	☐	☐	☐	☐
Wochenmärkte	☐	☐	☐	☐	☐
Online-Bestellungen	☐	☐	☐	☐	☐
Lokale Lieferdienste	☐	☐	☐	☐	☐
Baumärkte / Gartencenter / Möbelhäuser	☐	☐	☐	☐	☐



**39. [Gruppen A1, B]**

Auch im Bereich Freizeit, Hobby und Urlaub werden Wege zurückgelegt, z. B. für einen Ausflug, für einen Besuch bei Freunden und Verwandten, Training im Sportverein oder für Gaststättenbesuche. Wie häufig nutzen Sie für Wege im Freizeitbereich ...?

	(fast) täglich (1)	1-3 Tage die Woche (2)	1-3 Tage im Monat (3)	Seltener als monatlich (4)	(fast) nie (5)
Privates Auto als Fahrer	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Auto als Mitfahrer	☐	☐	☐	☐	☐
Carsharing-Auto	☐	☐	☐	☐	☐
Motorrad oder Kraftrad	☐	☐	☐	☐	☐
Öffentliche Verkehrsmittel	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Fahrrad /Pedelec/E-Bike	☐	☐	☐	☐	☐
Privates Lastenrad/Lastenpedelec	☐	☐	☐	☐	☐
Bikesharing (z.B. Bre.Bike)	☐	☐	☐	☐	☐
Zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐
Privaten E-Tretroller	☐	☐	☐	☐	☐
Geteilter E-Tretroller (z.B. Lime oder Bolt)	☐	☐	☐	☐	☐



**F Nutzer: Letzte Fahrt****40. [Gruppe A1]**

Nachfolgend geht es um die letzte Fahrt, die Sie mit einem Carsharing-Fahrzeug in Bremen unternommen haben. Ein Fahrzeug welchen Anbieters haben Sie dabei genutzt?

- 1 ☐ cambio (an festen Carsharing-Stationen)
- 2 ☐ „smumo“ (das free-floating-Angebot von cambio ohne feste Stellplätze)
- 3 ☐ PMC
- 4 ☐ Flinkster
- 5 ☐ Drivy
- 6 ☐ snappcar / Tamyca

41. [Gruppe A1, falls cambio - Stationsbasiert]

Welche Station nutzten Sie für den Start der Fahrt?

Stadtteil:

- | | | |
|--|---|--|
| 1 ☐ Borgfeld | 8 ☐ Mitte | 15 ☐ Sebaldsbrück/He- |
| 2 ☐ Bremen Nord | 9 ☐ Neustadt | melingen |
| 3 ☐ Findorff | 10 ☐ Obervieland | 16 ☐ Steintor |
| 4 ☐ Gröpelingen | 11 ☐ Osterholz | 17 ☐ Vahr |
| 5 ☐ Hastedt | 12 ☐ Ostertor | 18 ☐ Walle |
| 6 ☐ Horn-Lehe | 13 ☐ Peterswerder | 19 ☐ Woltmershausen |
| 7 ☐ Huchting | 14 ☐ Schwachhausen | |

Stationen:

Borgfeld

- 111001 Borgfeld Mitte
- 110002 Daniel

Bremen Nord

- 110003 Ascherfeld
- 111004 Blumenthal-Bahnhof
- 120005 Fährre
- 110006 Kulturbahnhof
- 121007 Lesum Park
- 120008 Lesumer Brink
- 110009 Sedanplatz
- 120010 Stehnckenshoff

Findorff

- 220011 Admiral
- 210012 Eickedorfer Straße
- 130013 Jan
- 111014 Kissinger Straße

- 120015 Luther
- 210016 Magdeburg
- 210017 München
- 120018 Regen
- 211019 Ricarda-Huch-Straße
- 210020 Schlachthof
- 110021 Torfhafen
- 210022 Utbremer Ring
- 210023 Winter

Gröpelingen

- 210024 Königsberger Straße
- 210025 Liegnitzstraße
- 210026 Togostraße
- 210027 Westbahn

Hastedt

- 210028 Alter Postweg
- 10029 Bennigsenstraße
- 10030 Föhrenstraße





10031 Goslar
10032 Hohnholt
10033 Hohwisch
10034 Suhrfeldstraße

Horn-Lehe

120035 Astell
120036 Berck
131037 Campus_Sparkasse
110038 Fultonstraße
120039 Höger
130040 Horner Mühle
110041 Kopernikusstraße
111042 Ohmstraße
110043 Werner-von-Siemens

Huchting

210044 Kötnerweide
110045 Roland-Center
110046 Westertill

Mitte

130047 Bahnhof_Breitenweg
120048 Bahnhof_Bürgerweide
220049 Bahnhof_Hohenlohe
211050 Birke
110051 Brill_Breparkhaus
211052 Diepenau
120053 Domsheide
110054 Doventorsteinweg
231055 Remberti
210056 Richtweg
110057 Stephani

Neustadt

110058 Beginen
210059 Biebrich
110060 Claudiusstraße
110061 Erle
110062 Falstaff
220063 Gottfried
120064 Hardy
130065 Hochschule Bremen
110066 Hoffmann
210067 Hohentorsplatz
120068 Kirchweg
231069 Leibniz
130070 Modern
210071 Oster
230072 Otto

210073 Stadtwerder
220074 Werderhöhe
120075 Westerstraße
120076 Zion

Obervieland

110077 Anna-Seghers-Straße
110078 Heukämpendamm
110079 Kattenturm Mitte

Osterholt

110080 Blockdiek
110081 Ellener Hof
110082 Graubündener Straße
110083 Hallacker
110084 Schweizer Viertel
111085 Walliser Straße

Ostertor

120086 Albrecht
230087 Auf den Häfen
231088 Dobben
120089 Pauli
120090 Theater

Peterswerder

110091 Bismarck
121092 Brommy
110093 Hulsberg
110094 Kunath
130095 SchwarzMeer Ost
120096 SchwarzMeer West
130097 Stade
220098 Tannhäuser

Schwachhausen

110099 Baumschulenweg
110100 Crüsemannallee
220101 Elsass
130102 Emma
110103 Friedhofstraße
221104 Georg
210105 Gete
110106 H.-H.-Meier-Allee
210107 Hartwigstraße
130108 Kirchbach
110109 Meier
130110 Moltke





110111 Obernkirchener Str.
120112 Parkstraße
210113 Scharnhorst
210114 Schubert
110115 Schwachhauser Heer
110116 Schwachhauser Ring
120117 Stern

Sebaldsbrück/ Hemelingen

110118 Diedrich
110119 Ostbahn

Steintor

131120 Ges-Amt
130121 Herder
210122 Kepler
210123 Klinikum Mitte
131124 Lübeck
221125 Mecklenburg
210126 Römer
210127 Sankt-Jürgen-Straße
210128 Schmidt
210129 Therese

Vahr

121130 Berliner Freiheit
110131 Eislebener Straße
211132 Heideplatz
210133 Paul-Singer-Straße
111134 Philipp Scheidemann
110135 Sendesaal
110136 Wilhelm Leuschner
110137 Wilseder-Berg-Straße

Walle

111138 Arndtstraße
211139 Bremerhavener Straße
120140 Elisabeth
220141 Hansator
110142 Lloydstraße
220143 Osterfeuerberg
221144 Probststraße
110145 Schuppen Eins
110146 Speicher 17
110147 Steffen
111148 Travemünder Straße
110149 Union Brauerei
130150 WallerRing

Woltmershausen

110151 Dötlinger Straße
210152 Schillingstraße
110153 Tabakquartier





41a. [Gruppe A1, falls „smumo“ - freefloating]

Waren bei der letzten Fahrt...?

- 1 ☐ ... Start- und Zielpunkt in etwa der gleiche
2 ☐ ... Start- und Zielpunkt an unterschiedlichen Orten im Stadtgebiet

42. [Gruppe A1, falls cambio - stationsbasiert]

Nutzen Sie diese Station regelmäßig / häufig oder nur ausnahmsweise?

- 1 ☐ Regelmäßig / häufig
2 ☐ Nur ausnahmsweise

43. [Gruppe A1]

Mit welchen Verkehrsmitteln gelangten Sie bei Ihrer letzten Nutzung zu dem Car-sharing-Fahrzeug? (Mehrfachnennungen möglich)

- F431 ☐ Zu Fuß
F432 ☐ Eigenes Fahrrad/E-Bike
F433 ☐ Bre.Bike / Bikesharing
F434 ☐ Bus und/oder Bahn
F435 ☐ privater E-Tretroller
F436 ☐ geteilter E-Tretroller (z.B. Lime oder Bolt)
F437 ☐ Anderes Auto (Eigenes Auto, als Mitfahrer)
F438 ☐ Sonstiges,

F43a. [Gruppe A1, falls F438=1] Und zwar: _____

44. [Gruppe A1]

Aus welchen Gründen nutzten Sie bei der letzten Fahrt ein Carsharing-Fahrzeug? (Mehrfachnennungen möglich)

- F441 ☐ Fahrt zur Arbeit oder Ausbildung
F442 ☐ Für Einkäufe und Besorgungen
F443 ☐ Kinder / andere Personen begleiten, abholen
F444 ☐ Besuch Verwandte oder Freunde
F445 ☐ Beruflich bedingte Fahrt
F446 ☐ Aufsuchen einer Freizeitlokalität (z. B. Sportveranstaltung, Gaststätte etc.)
F447 ☐ Weg in der Freizeit ins Umland/Ausflug
F448 ☐ Transport großer Gegenstände bzw. Umzug
F449 ☐ Fahrt in den Urlaub / in ein verlängertes Wochenende
F4410 ☐ Sonstiger Grund,

44a. [Gruppe A1, falls F438=1] Und zwar: _____



**44b. [Gruppe A1]****Wie lange war die Mietdauer bei der letzten Fahrt?**

- 1 ☐ Bis max. zwei Stunden
2 ☐ Mehr als zwei Stunden, max. halber Tag
3 ☐ Mehr als halber Tag, max. ganzer Tag
3 ☐ Mehrere Tage

45. [Gruppe A1]**Wenn ein Carsharing-Auto zum gewünschten Zeitpunkt nicht zur Verfügung gestanden wäre, welche Verkehrsmittel wären für Sie alternativ in Frage gekommen? (Mehrfachnennungen möglich)**

[Fragen rollieren]	
Eigenes Fahrzeug	☐
Mietwagen (z. B: Europcar, Sixt o.ä.)	☐
Öffentlicher Nahverkehr (Bus und Bahn)	☐
Öffentlicher Fernverkehr (Zug, Fernbus)	☐
Mitfahrgelegenheit / Fahrgemeinschaft /Mitfahrzentrale	☐
Privates Fahrrad	☐
Privates Lastenfahrrad	☐
Bre.Bike / Bikesharing	☐
Privater E-Tretroller	☐
Geteilter E-Tretroller (z.B. Lime oder Bolt)	☐
Ich hätte den Weg nicht zurückgelegt	☐
Ich wäre zu einem anderen Zeitpunkt gefahren	☐
Ich wäre zu Fuß gegangen	☐
Ich hätte ein anderes Ziel gewählt	☐



**46. [Gruppe A1, Untergruppen 3,5,6,8-10 und 12-15]**

Welche Gründe sind für Sie in der Regel für die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs entscheidend, welche nicht?

[Fragen rollieren]	Entscheidend (1)	Nicht entschei- dend (2)
Spontane Verfügbarkeit des Fahrzeugs	☐	☐
Kosten	☐	☐
Zu transportierendes Gepäck	☐	☐
Mitreisende	☐	☐
Mehrere anzufahrende Ziele	☐	☐
Bequemlichkeit	☐	☐
Aktuelle Wetterlage	☐	☐
Kein privates Auto verfügbar	☐	☐
Fehlende Zuverlässigkeit des Schienen(fern)verkehrs	☐	☐
Fehlende / umständliche Erreichbarkeit des Ziels mit öffentlichen Verkehrsmitteln	☐	☐

G Nichtnutzer: Carsharing-Potenziale**47. [Nur Zielgruppe B und Frage 18 (Führerschein)=ja]**

In Bremen wird Carsharing u. A. an „mobil.punkten“ angeboten. Haben Sie „mobil.punkte“ in Bremen bereits wahrgenommen oder genutzt?

- 1 ☐ Ja, wahrgenommen
2 ☐ Ja, wahrgenommen und auch schon genutzt
3 ☐ Nein, kenne ich nicht

47a. [Nur Zielgruppe B und Frage 18 (Führerschein)=ja, falls F47 = 1 oder 2]

Und wie beurteilen Sie das Konzept der „mobil.punkte“?

- 1 ☐ Finde ich gut
2 ☐ Finde ich nicht gut
3 ☐ Ist mir egal / kann ich nicht beurteilen





48. [Nur Zielgruppe B und Frage 18 (Führerschein)=ja und Frage 21b (Nutzung Carsharing) „keinen Anbieter“]

Im Folgenden nenne ich Ihnen einige Aussagen zum Thema Carsharing. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie der Aussage voll und ganz zustimmen, eher zustimmen, teilweise zustimmen, eher weniger zustimmen oder gar nicht zustimmen?

[Fragen rollieren]	stimme voll und ganz zu (1)	Stimme eher zu (2)	Teils/Teils (3)	Stimme eher weniger zu (4)	Stimme gar nicht zu (5)	Weiß nicht/ Kein Urteil (6)
Ich halte Carsharing grundsätzlich für eine gute Idee.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Carsharing erscheint mir zu teuer.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Carsharing erscheint mir zu kompliziert.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mit Carsharing bin ich zu unflexibel, da ich mich vorab zeitlich festlegen muss.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich könnte mir grundsätzlich vorstellen, Carsharing zu nutzen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
[Falls F20>0] Ich könnte mir grundsätzlich vorstellen, kein Auto zu besitzen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich würde Carsharing gerne nutzen, jedoch steht in meiner Nähe kein Angebot zur Verfügung.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mir ist nicht klar, mit welchen tatsächlichen Kosten ich für die Nutzung von Carsharing-Angeboten rechnen muss.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ich habe mich schon konkret über Carsharing-Angebote in meiner Nähe informiert.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mir ist eine Carsharing-Station in meiner Nähe schon mal aufgefallen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐





[Falls F20>0] Mir fällt es schwer, ein fremdes, ungewohntes Auto zu nutzen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ein Auto zu besitzen, ist aus Sicht meiner Freunde und Bekannten ein Muss.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Für mich ist es wichtig, ein eigenes Auto zu besitzen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

48a. [Nur Zielgruppe B und Frage 18 (Führerschein)=ja und Frage 21b (Nutzung Carsharing) „keinen Anbieter“]

Würden Sie Carsharing nutzen, wenn es mehr Carsharing-Stationen in Bremen gäbe?

- 1 ☐ Ja, auf jeden Fall
- 2 ☐ Eher ja
- 3 ☐ Vielleicht
- 4 ☐ Eher nein
- 5 ☐ Nein, auf keinen Fall

48b. [Nur Zielgruppe B und Frage 18 (Führerschein)=ja und Frage 21b (Nutzung Carsharing) „keinen Anbieter“]

Würden Sie Carsharing nutzen, wenn es unterschiedliche Anbieter an den bestehenden Carsharing-Stationen in Bremen gäbe?

- 1 ☐ Ja, auf jeden Fall
- 2 ☐ Eher ja
- 3 ☐ Vielleicht
- 4 ☐ Eher nein
- 5 ☐ Nein, auf keinen Fall

48c. [Nur Zielgruppe B und Frage 18 (Führerschein)=ja und Frage 21b (Nutzung Carsharing) „keinen Anbieter“] Nur, wenn man sich laut F47 vorstellen kann, CS zu nutzen

Was hindert Sie am meisten daran, Carsharing zu nutzen?





H Grundlegende Einstellungen

49. [Gruppen A1, B]

In wieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

	Stimme voll und ganz zu (1)	Stimme eher zu (2)	Teils / teils (3)	Stimme eher nicht zu (4)	Stimme überhaupt nicht zu (5)
Ich fahre gerne Auto	☐	☐	☐	☐	☐
Ich fahre gerne mit öffentlichen Verkehrsmitteln	☐	☐	☐	☐	☐
Ich fahre gerne mit dem Rad	☐	☐	☐	☐	☐
Ich gehe gerne zu Fuß	☐	☐	☐	☐	☐

I Demografie

50. [Gruppen A1, B]

Geschlecht

1 ☐ männlich 2 ☐ weiblich 3 ☐ divers

51. [Gruppen A1, B]

Wie alt sind Sie?

- 1 ☐ 18-25 Jahre
2 ☐ 26-35 Jahre
3 ☐ 36-50 Jahre
4 ☐ 51-60 Jahre
5 ☐ 61-70 Jahre
6 ☐ 71 Jahre und älter

52. [Gruppen A1, B]

Wurden Sie und/oder mindestens ein Elternteil außerhalb von Deutschland geboren?
(Mehrfachantworten möglich)

- F521 ☐ Ja, ich wurde außerhalb von Deutschland geboren
F522 ☐ Ja, ein Elternteil wurde außerhalb von Deutschland geboren
F523 ☐ Ja, beide Elternteile wurden außerhalb von Deutschland geboren
F524 ☐ Nein, weder noch [exklusive Option]





53. [Gruppen A1, B] (Pflichtfrage)

Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt, Sie selbst miteingeschlossen?

- 1 ☐ 1 Person
- 2 ☐ 2 Personen
- 3 ☐ 3 Personen
- 4 ☐ 4 Personen
- 5 ☐ 5 und mehr Personen

54. [Gruppen A1, B. falls F53 ≥ 2]

Wie viele Haushaltsmitglieder davon sind Kinder unter 18 Jahren?

- 1 ☐ 1 Person
- 2 ☐ 2 Personen
- 3 ☐ 3 Personen
- 4 ☐ 4 Personen
- 5 ☐ 5 und mehr Personen

55. [Gruppen A1, B]

Und wie viele Haushaltsmitglieder verfügen über einen Pkw-Führerschein?

- 1 ☐ 1 Person
- 2 ☐ 2 Personen
- 3 ☐ 3 Personen
- 4 ☐ 4 Personen
- 5 ☐ 5 und mehr Personen

56. [Gruppen A1, B]

Und wie viele Haushaltsmitglieder sind bei mindestens einem Carsharing-Anbieter angemeldet?

- 1 ☐ 1 Person
- 2 ☐ 2 Personen
- 3 ☐ 3 Personen
- 4 ☐ 4 Personen
- 5 ☐ 5 und mehr Personen





57. [Gruppen A1, B] (Pflichtfrage)

Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie?

- 1 ☐ Schule beendet ohne Abschluss,
- 2 ☐ Volks- oder Hauptschulabschluss
- 3 ☐ Mittlere Reife,
- 4 ☐ (Fach)Abitur
- 5 ☐ (Fach)Hochschulabschluss
- 7 ☐ einen anderen Abschluss
- 8 ☐ Bin noch Schüler/in bzw. Student/in

58. [Gruppen A1, B, falls F35=erwerbstätig]

Welche berufliche Stellung haben Sie?

- 1 ☐ Un-/angelernte(r) Arbeiter/in
- 2 ☐ Facharbeiter/in
- 3 ☐ Qualifizierter Angestellte(r)/Beamte(r)
- 4 ☐ Leitende(r) Angestellte(r)/Beamte(r)
- 5 ☐ Selbstständige(r) / Freiberuflich tätig

59. [Gruppen A1, B, falls F35=erwerbstätig oder in Ausbildung]

In einer typischen Arbeitswoche (d.h. ohne Urlaubs- oder Feiertage): An wie vielen Tagen fahren/laufen Sie zu Ihrem Arbeits-/Ausbildungsplatz?

- 1 ☐ täglich bzw. fast täglich,
- 2 ☐ an 4 Tagen pro Woche,
- 3 ☐ an 3 Tagen pro Woche
- 4 ☐ an 2 Tagen pro Woche
- 5 ☐ an 1 Tag pro Woche
- 6 ☐ seltener

60. [Gruppen A1, B]

Wie hoch ist das monatliche Nettoeinkommen Ihres Haushaltes insgesamt (nach Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen)?

- 1 ☐ bis unter 900 Euro pro Monat
- 2 ☐ 900 bis unter 1.500 Euro pro Monat
- 3 ☐ 1.500 bis unter 2.600 Euro pro Monat
- 4 ☐ 2.600 bis unter 4.000 Euro pro Monat
- 5 ☐ 4.000 bis unter 6.000 Euro pro Monat
- 6 ☐ 6.000 Euro und mehr pro Monat





61. [Gruppen A1, B]

Wohnen Sie in Bremen oder in einem anderen Ort?

1 ☐ In Bremen

2 ☐ In: _____

62. [Gruppen A1, B, falls F61=in Bremen]

Bitte nennen Sie die PLZ Ihres Wohnorts (Sollten Sie mehrere Wohnsitze haben, nennen Sie bitte die Postleitzahl Ihres Hauptwohnsitzes in Bremen):

PLZ: _ _ _ _ _

63. [Gruppen A1, B, falls F61=in Bremen]

In welchem Stadtteil von Bremen wohnen Sie?

11 ☐ Mitte

12 ☐ Häfen

21 ☐ Neustadt

23 ☐ Obervieland

24 ☐ Huchting

25 ☐ Woltmershausen

26 ☐ Seehausen / Strom

31 ☐ Östliche Vorstadt

32 ☐ Schwachhausen

33 ☐ Vahr

34 ☐ Horn-Lehe

35 ☐ Borgfeld

36 ☐ Oberneuland

37 ☐ Osterholz

38 ☐ Hemelingen

41 ☐ Blockland

42 ☐ Findorff

43 ☐ Walle

44 ☐ Gröpelingen

51 ☐ Burglesum

52 ☐ Vegesack

53 ☐ Blumenthal





11.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Befragungsteilnahme im Zeitverlauf.....	19
Abbildung 2: Nutzung Carsharing nach Alter	25
Abbildung 3: Nutzung Carsharing nach Geschlecht	26
Abbildung 4: Bildungsgrad der Befragten Nutzenden und Nicht-Nutzenden	26
Abbildung 5: Haushaltsnettoeinkommen der Befragten Nutzenden und Nicht-Nutzenden	27
Abbildung 6: Nutzung Carsharing nach Migrationshintergrund	28
Abbildung 7: Dauer der Carsharing-Mitgliedschaft	29
Abbildung 8: Mitgliedschaftsdauer nach Migrationshintergrund	30
Abbildung 9: Vergleich Stadtteile Gesamtbevölkerung vs. Carsharing-Nutzende	31
Abbildung 10: Haushalte mit Carsharing-Nutzung nach ökonomischem Status	32
Abbildung 11: Entscheiden Gründe für Nutzung Carsharing	32
Abbildung 12: Entscheidende Gründe für Carsharing-Nutzung nach Geschlecht.....	33
Abbildung 13: Entscheidende Gründe für Carsharing-Nutzung nach Alter.....	34
Abbildung 14: Gründe, Carsharing-Kunde zu werden	35
Abbildung 15: Vergleich grundlegende Mobilitätseinstellungen	37
Abbildung 16: Bekanntheit cambio bei Nicht-Nutzenden.....	38
Abbildung 17: Aussagen Nichtnutzender zu Carsharing.....	39
Abbildung 18: Bewertung Änderungsoptionen durch Nichtnutzende.....	41
Abbildung 19: Bekanntheit / Nutzung mobil.punkte	41
Abbildung 20: Beurteilung Konzept mobil.punkte (Bevölkerungsbefragung).....	42
Abbildung 21: Einkaufsverhalten von Carsharing-Nutzenden und Nicht-Nutzenden	43
Abbildung 22: Aussagen zu Carsharing	44
Abbildung 23: Aussagen, wenn das Carsharing-Angebot eingestellt werden würde.....	45
Abbildung 24: Potenzielle Reaktionen auf Angebotsänderungen	46
Abbildung 25: Pkw-Bestand zu verschiedenen Zeitpunkten	47
Abbildung 26: Anteil Carsharing an Pkw-Reduktion.....	48
Abbildung 27: genutzte Verkehrsmittel für Wege, die zuvor mit einem abgeschafften Pkw zurückgelegt wurden	49
Abbildung 28: Zufriedenheit nach Geschlecht	49
Abbildung 29: Zufriedenheit nach Alter	50
Abbildung 30: Wichtigkeit unterschiedlicher Angebotsmerkmale.....	51
Abbildung 31: Wichtigkeit unterschiedlicher Angebotsmerkmale nach Geschlecht.....	52
Abbildung 32: Zufriedenheit mit Angebotsmerkmalen.....	53
Abbildung 33: Nutzung E-Fahrzeug im Carsharing nach Geschlecht.....	56
Abbildung 34: Nutzung E-Fahrzeug im Carsharing nach Alter	56
Abbildung 35: Gründe, warum bisher kein E-Carsharing genutzt wurde	57
Abbildung 36: Gründe für Nichtnutzung E-Carsharing nach Geschlecht.....	57
Abbildung 37: Gründe für die Nutzung von E-Carsharing.....	58
Abbildung 38: Zufriedenheit mit Distanz zur nächsten Station nach Stationslage	59
Abbildung 39: Zufriedenheit mit subjektivem Sicherheitsgefühl nach Stationslage	59
Abbildung 40: Zufriedenheit mit Verfügbarkeit von E-Fahrzeugen nach Stationsausstattung ..	60
Abbildung 41: Nutzung der Angebote nach Alter	61
Abbildung 42: Genutzter Anbieter bei letzter Fahrt	67
Abbildung 43: Verkehrsmittel zum Carsharing-Fahrzeug	67
Abbildung 44: Startort der Fahrten (stationsbasiertes cambio-Angebot).....	68
Abbildung 45: Regelmäßige / ausnahmsweise Nutzung der Station	69
Abbildung 46: Start- und Zielort bei Nutzung „smumo“	69
Abbildung 47: Grund der letzten Fahrt	70
Abbildung 48: Dauer Mietdauer im Vergleich cambio / „smumo“	71
Abbildung 49: Alternatives Verkehrsmittel zu letzter Carsharing-Fahrt nach genutztem Angebot	72





Abbildung 50: Vergleich Anzahl Pkw im Haushalt auf Basis SrV 2023	73
Abbildung 51: Vergleich durchschnittliche Fahrleistungen der Pkw im Haushalt	74
Abbildung 52: Vergleich Pkw-Verfügbarkeit	74
Abbildung 53: Vergleich Pkw im Haushalt	75
Abbildung 54: Anzahl Pkw in Carsharing-Haushalten nach Stadtbezirk	76
Abbildung 55: Vergleich Besitz ÖPNV-Zeitkarten	76
Abbildung 56: Vergleich Verkehrsmittelnutzung auf Basis SrV-Wegeprotokollen	77
Abbildung 57: Vergleich Minderjähriger Verkehrsmittelnutzung auf Basis SrV- Wegeprotokollen	78
Abbildung 58: Vergleich Verkehrsmittelwahl für Weg zur Kita und Grundschule	79
Abbildung 59: Vergleich Nutzung Verkehrsmittel (Wege zur Arbeit/Ausbildung)	80
Abbildung 60: Vergleich Verkehrsmittelnutzung für Einläufe / Besorgungen	80
Abbildung 61: Vergleich Verkehrsmittelnutzung Wege für Freizeit & Hobby	81
Abbildung 62: Durchschnittlich je 100 Nutzender reduzierter / ersetzter Fahrzeuge nach Stadtteil	83
Abbildung 63: Anteile privater und gewerblicher Nutzender	84
Abbildung 64: Anzahl der Mitarbeitenden bei gewerblich Nutzenden	85
Abbildung 65: Branchenzugehörigkeiten	86
Abbildung 66: Art der Carsharing-Nutzung	87
Abbildung 67: Position im Unternehmen	88
Abbildung 68: Mitarbeitende mit Zugang zu Carsharing-Account	88
Abbildung 69: Gründe Carsharing-Nutzung von Firmen	90
Abbildung 70: Zufriedenheit der Firmenkund:innen mit Carsharing-Angebot	93
Abbildung 71: Auswirkungen Carsharing auf das Unternehmen (1)	95
Abbildung 72: Auswirkungen Carsharing auf das Unternehmen (2)	95
Abbildung 73: Nutzung Carsharing-Angebote nach Nutzungshäufigkeit	96
Abbildung 74: Nutzungshäufigkeit bei Firmenkund:innen nach Angeboten	97
Abbildung 75: Nutzungshäufigkeit Firmenkund:innen nach Fuhrparkgröße	97
Abbildung 76: Fahrzeuge im Fuhrpark vs. Nutzungshäufigkeit	98
Abbildung 77: Im Fuhrpark befindliche Fahrzeuge nach Firmengröße	98
Abbildung 78: Wirkung des Carsharing-Angebotes auf den Fuhrpark nach aktueller Größe	99





11.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Handlungsempfehlungen	13
Tabelle 2: Vergleich Berechnungen Studie 2018 zu bcs-Standard	22
Tabelle 3: Soziodemografie der Carsharing-Mitglieder nach Dauer der Mitgliedschaft	29
Tabelle 4: Soziodemografie der Carsharing-Mitglieder nach Dauer der Mitgliedschaft	30
Tabelle 5: Motivation zur Carsharing-Erstanmeldung nach Dauer der Mitgliedschaft	36
Tabelle 6: Grundlegende Einstellungen zum Thema Mobilität nach Dauer der Mitgliedschaft	37
Tabelle 7: Hinderungsgründe Carsharing-Nutzung	40
Tabelle 8: Reaktionen auf Angebotseinstellung nach Dauer der Mitgliedschaft	45
Tabelle 9: Verlagerungseffekte nach Dauer der Mitgliedschaft	48
Tabelle 10: Zufriedenheit mit dem Angebot in Bremen insgesamt nach Dauer der Mitgliedschaft	50
Tabelle 11: Handlungsindex Ausstattungsmerkmale	55
Tabelle 12: Kategorisierte Nennungen Vorteile „smumo“	63
Tabelle 13: Kategorisierte Nennungen Nachteile „smumo“	64
Tabelle 14: Heatmap Nennungen Nachteile „smumo“,	65
Tabelle 15: Kategorisierte Nennungen Gründe Nicht-Nutzung „smumo“,	66
Tabelle 16: Die 2025 ermittelten Quoten nach Methode analog zur 2018 Studie	82
Tabelle 17: Die 2025 ermittelten Quoten nach Methode des bcs-Standards	82
Tabelle 18: Verteilung der Unternehmen und Selbständigen nach Stadtteilen	86
Tabelle 19: Verteilung der Firmenkund:innen nach Branchen	87
Tabelle 20: weitere Mobilitätsangebote für Beschäftigte	89
Tabelle 21: Nutzungszwecke Carsharing von Firmen nach Angebotsnutzung	91
Tabelle 22: Nutzungszwecke Carsharing bei Firmen nach Nutzungshäufigkeit	92
Tabelle 23: Zufriedenheit der Firmenkund:innen nach Nutzungshäufigkeit	93
Tabelle 24: Zufriedenheit der Firmenkund:innen nach Angebotsnutzung	94

