

## Schwerpunktthema

## ➤ Mobilität junger Erwachsener – echter Wertewandel oder neuer Pragmatismus?



Das eigene Auto galt jungen Erwachsenen lange Zeit als Statussymbol. Der Führerschein punktgenau zum 18. Geburtstag und der anschließende Kauf eines fahrbaren Untersatzes – das war einmal. Zwar steht der Führerschein nach wie vor hoch im Kurs, doch wird er immer häufiger erst nach dem 20. Lebensjahr gemacht. Vor allem aber der Zeitpunkt des Autoerwerbs hat sich in den vergangenen Jahren bei den jungen Menschen deutlich nach hinten verschoben. Und diejenigen, die ein Kfz besitzen, nutzen es weniger. Stattdessen fahren die jungen Leute – insbesondere wenn sie in Großstädten wohnen – immer häufiger Fahrrad, Carsharing, Bus oder Bahn. Dies lässt die Annahme zu, dass bei der urbanen Jugend ein Wertewandel im Mobilitätsverhalten stattgefunden hat.

Aber: Der Trend zu späterem Autoerwerb und multimodaler Verkehrsmittelwahl ist eher als Ausdruck eines neuen Pragmatismus und nicht im Sinne einer Abkehr vom Auto zu deuten. Somit müssen weder die Automobilindustrie noch die Automobilclubs um ihre Kundenschaft bangen. Städtische Mobilitätsmanager sind nach wie vor gut beraten, wenn sie weiterhin von einem hohen Kfz-Anteil im Modal Split ausgehen.

Auf dem Land bleibt das eigene Auto für junge Menschen nach wie vor Garant für die Unabhängigkeit von den Eltern und vom öffentlichen Verkehr. In den Großstädten wird das Auto weiterhin Verkehrsmittel Nummer eins bleiben, wenngleich die Käufererschaft immer später in „autoaffine“ Lebenssituationen kommt. Dies ist spätestens dann der Fall, wenn der Berufseinstieg erfolgt bzw. die Gründung einer Familie die Anschaffung eines privaten Pkw erforderlich macht.

Ein Wertewandel hat nicht nur im Sinne eines neuen Pragmatismus bei der Verkehrsmittelwahl stattgefunden, sondern auch in der zunehmenden Lust am Teilen. Dieser Trend zur „Sharing Economy“ betrifft immer mehr Lebensbereiche und hat auch vor der Mobilität nicht haltgemacht. Das bekannteste Beispiel stellt zweifellos Carsharing dar. Es dürfte nur eine Frage der Zeit sein, bis auch private Stellplätze übers Smartphone vermittelt werden.

Apropos Smartphone: Nicht selten wird unterstellt, dass die Jugend eher auf ein Auto verzichtet als auf ein Smartphone. Dieser Vergleich hinkt allerdings, schließlich ist selbst ein Top-Smartphone um ein Vielfaches billiger als ein Gebrauchtwagen. Dennoch nimmt das Smartphone eine zentrale Stellung im multimodalen Alltag der jungen Erwachsenen ein. Das mobile Internet ist eine Schlüsseltechnologie, die eine multimodale Reiseplanung einschließlich Ticketerwerb enorm erleichtert. Davon profitieren vor allem der ÖPNV und die Bahn, aber auch andere Verkehrsmittel in der Reisekette wie Fernbusse, Fahrradverleihsysteme und Carsharing.



Dr.-Ing. Andrea David  
Leiterin Ressort Verkehr,  
ADAC e.V., München

„Teilen statt Besitzen“ – mit diesem Credo wird heute gerne ein Wertewandel in der Mobilität junger Menschen in Großstädten ausgerufen. Hat der Besitz eines eigenen Autos in Großstädten tatsächlich stark an Bedeutung verloren? Werden die jungen Großstadtbewohner künftig kein eigenes Auto mehr besitzen?

Aktuelle Studien haben sich mit dieser Frage beschäftigt und sind sich in der Hauptsache einig: Spätestens nach Gründung des eigenen Haushalts oder mit dem Berufseinstieg wird ein eigenes Fahrzeug angeschafft.

Und das ist ein klares Signal an die Verkehrsplaner: Das Auto bleibt auch in der Zukunft das meistgenutzte Verkehrsmittel in der Stadt. Daran ändert auch nichts, dass sich selbstverständlich neue Mobilitätsformen etablieren werden. Dazu gehört zum Beispiel das Carsharing, das seine Wurzeln aus der Umweltbewegung längst abgelegt hat und – nicht zuletzt dank der neuen flexiblen Angebote, die vor allem junge Leute ansprechen – zu einer modernen Mobilitätsdienstleistung geworden ist.

Im Mobilitätsmanagement wird dem Carsharing ein zunehmend hoher Stellenwert beigegeben. Aber zu Recht? Welche Auswirkungen auf den städtischen Verkehr und die Umwelt sind durch Carsharing zu erwarten? Auf diese Fragen liefern aktuelle Studien ermutigende Antworten, die wir für Sie in dieser Ausgabe zusammengefasst haben. Und wir nennen die Stärken, die das Carsharing für Großstädter interessant machen.

# ➤ Neue Mobilitätsmuster in Großstädten

## Eine aktuelle Umfrage zum Carsharing im Auftrag des ADAC

Dipl.-Geogr. Ronald Winkler



Anfang 2015 meldete der Bundesverband Carsharing 380.000 Kunden beim stationsbasierten und 660.000 Teilnehmer beim stationsfreien Carsharing. Gegenüber dem Vorjahr wuchs die Zahl der registrierten Kunden im ersten Fall um 18,8 %, im zweiten Fall sogar um 51,0 %.

Vor dem Hintergrund der starken Wachstumsdynamik wird Carsharing von zahlreichen Experten und Verkehrspolitikern gerne als vierte Säule des Umweltverbunds deklariert. Immer lauter werden deshalb auch die Forderungen nach Sonderrechten beim Parken im öffentlichen Straßenraum. Nachvollziehbar wären solche Privilegien aus fachlicher Sicht bestenfalls dann, wenn Carsharing einen nennenswerten Beitrag zur Verkehrs- und Umweltentlastung leisten würde.

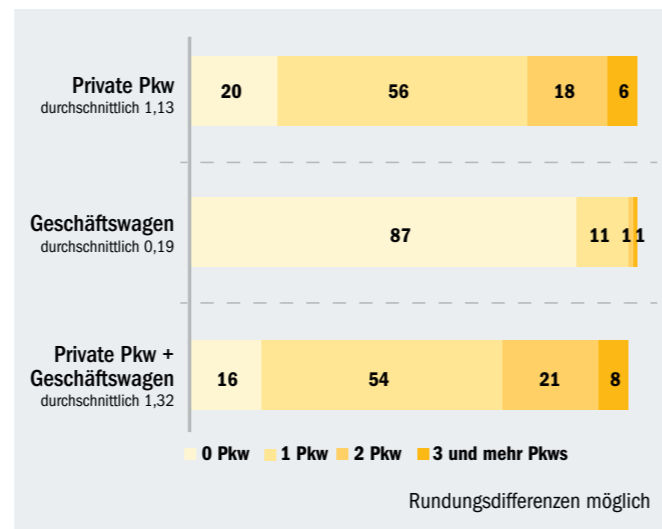
Die geringen Fahrzeugzahlen (15.400 gegenüber 43 Millionen in Deutschland zugelassenen Kfz) stellen die erhofften Umwelteffekte genauso in Frage wie die bisher geringe Auslastung der Fahrzeuge. So sind auch Carsharing-Fahrzeuge überwiegend „Stehzeuge“ und nur wenig länger täglich in Bewegung als private Pkw.

➤ Die Rolle von Carsharing wird in der kommunalen Verkehrspolitik in Bezug auf den Modal Split und als Umweltfaktor nach Ansicht des ADAC stark überbewertet. Dies hat diese moderne und trendige Dienstleistung aber gar nicht nötig: Carsharing ist zweifellos ein sinnvoller Baustein eines stadtverträglichen Verkehrs. Es ergänzt den ÖPNV an der Schnittstelle zum individuellen Verkehr und kann – insbesondere bei der Version ohne feste Stationen – als Schaufenster für innovative Fahrzeuge wie Elektroautos dienen. Und es ermöglicht Automobilität auch jenen Menschen, die kein eigenes Auto besitzen.

Um die tatsächliche Haltung der Kunden zum Carsharing zu ermitteln, hat der ADAC das Marktforschungsinstitut Ipsos mit einer repräsentativen Telefonumfrage unter Pkw-Führerscheinbesitzern ab 18 Jahren beauftragt. Hierbei wurden im Januar 2015 genau 1.000 Personen aus Großstädten ab 250.000 Einwohnern repräsentativ befragt.

Die große Mehrheit der Befragten verfügt über mindestens einen Pkw pro Haushalt. Durchschnittlich gibt es in jedem Haushalt 1,3 Pkw, wobei Geschäftswagen nur eine unbedeutende Rolle spielen. So gut wie alle befragten Führerscheinbesitzer mit Pkw im Haushalt können diesen auch persönlich nutzen. Von den 16 % der Befragten ohne Pkw im Haushalt kann immerhin knapp die Hälfte auf ein Fahrzeug im sozialen Umfeld (Freunde oder Verwandte) zugreifen. Die übriggebliebenen 8 % der großstädtischen Führerscheinbesitzer sind als potenzielle Carsharing-Kunden einzustufen.

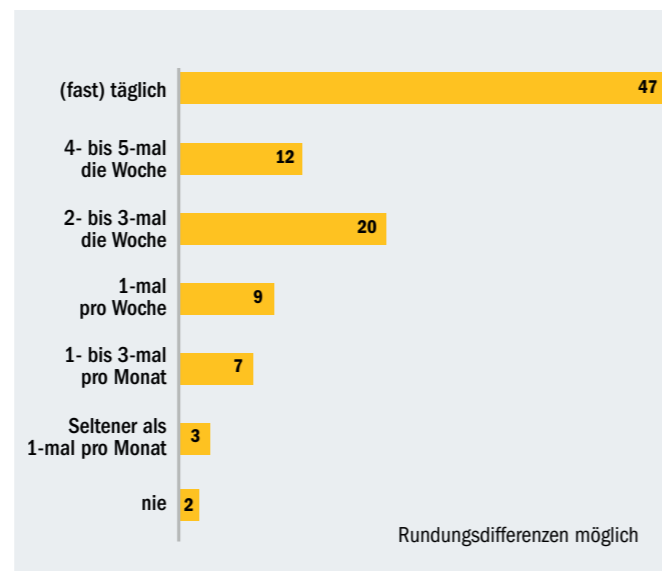
### ► Zahl der Pkw im eigenen Haushalt



Aber auch Pkw-Besitzer mit hohem Parkdruck bzw. fehlenden Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld gehören zu dieser Gruppe. Doch gerade mal ein knappes Viertel der Befragten empfindet den Parkdruck als groß. Wohl auch deshalb, weil die große Mehrheit von ihnen am Stadtrand lebt und/oder über einen eigenen Stellplatz verfügt. Nur jeder siebte Befragte gab an, immer oder fast immer Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche zu haben und sich deshalb womöglich nach Alternativen zum privaten Pkw umsehen zu wollen.

Carsharing ist nicht ganz billig und daher vor allem für solche Nutzer interessant, die nur gelegentlich Wege mit dem Auto zurücklegen müssen. Das sind aber nicht viele: Knapp die Hälfte der Befragten mit Zugang zu einem Pkw nutzt diesen täglich und immerhin 79 % noch 2- bis 3-mal die Woche.

### ► Pkw-Nutzung von Personen mit Pkw-Zugang



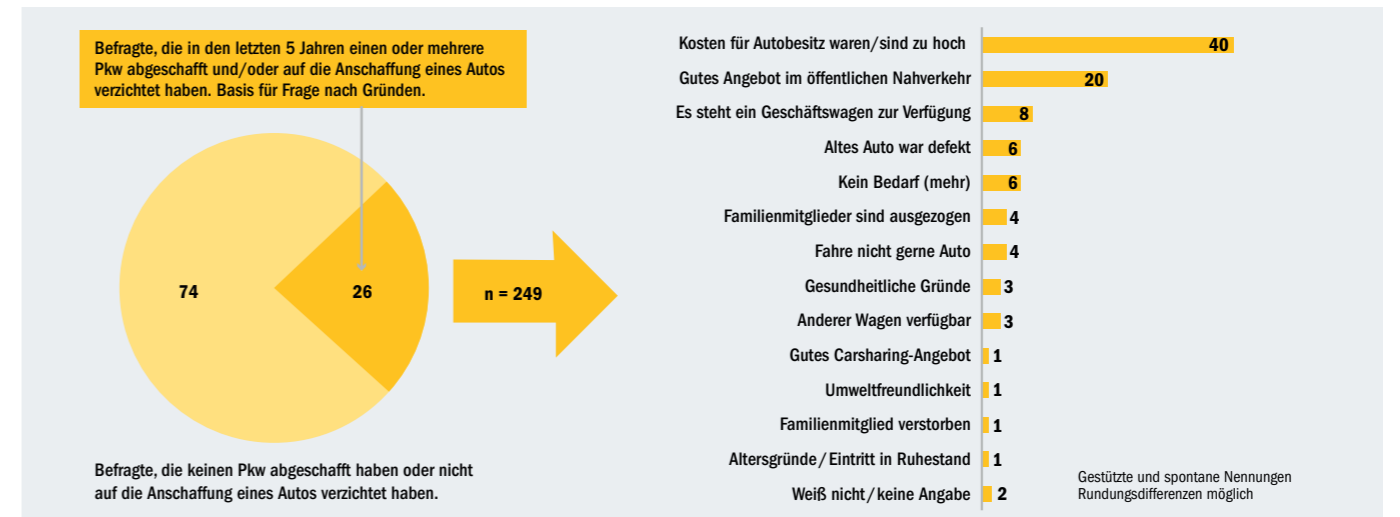
Hinzu kommt, dass ein knappes Drittel der befragten Großstädter trotz hoher Pkw-Besitzquote im eigenen Haushalt auch Besitzer einer Zeitkarte im ÖPNV ist (Monats-, Semester-, Jahreskarte). Ein Drittel davon hat keinen Pkw-Zugang im eigenen Haushalt und ist damit potenziell für Carsharing prädestiniert.

Als potenzielle Carsharing-Kunden kommen insbesondere auch jene Autofahrer in Betracht, die ihr Auto abgeschafft und/oder auf die Anschaffung eines Autos verzichtet haben. Dies trifft für immerhin ein Viertel der Befragten zu. Allerdings hat der mit Abstand wichtigste Grund, auf ein eigenes Auto zu verzichten, mit Carsharing selbst wenig zu tun: Es ist der hohe Kostendruck, der mit dem Autobesitz verbunden ist. Betrachtet man ausschließ-

lich die 16 % der Befragten, die ein Auto abgeschafft haben, dann fällt auf, dass „nur“ die Hälfte davon den Erstwagen abgeschafft hat und damit als Zielgruppe für Carsharing übrig bleibt.

➤ Gerade einmal 13 % der Befragten können mit dem Begriff „Carsharing“ gar nichts anfangen. Trotz hoher Bekanntheit wird Carsharing in der Praxis nur wenig genutzt, gerade mal 7 % der großstädtischen Führerscheinbesitzer sind Carsharing-Kunden. Vier von fünf Kunden nutzen Carsharing bestenfalls dreimal pro Monat, in der Hälfte der Fälle sogar nur alle paar Monate. Bequemlichkeit und Kostenersparnisse sind die mit Abstand wichtigsten Gründe für die Mitgliedschaft bei einem Carsharing-Anbieter, deutlich vor den Aspekten „Flexibilität“, „Umweltschutz“ und „Modellvielfalt“.

### ► Hauptgrund für Abschaffung und/oder Nichtanschaffung eines Pkws im eigenen Haushalt

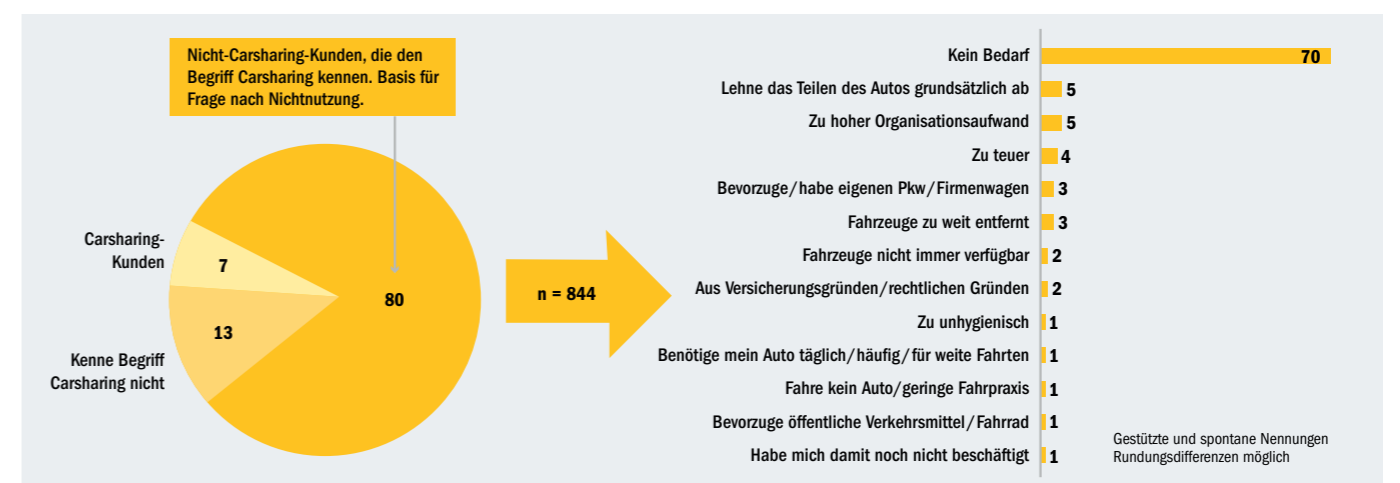


Vier Fünftel der Befragten kennen den Begriff „Carsharing“, sind allerdings keine Kunden. In 70 % der Fälle wird fehlender Bedarf als Hauptgrund angegeben.

So verwundert es nicht, dass nur 3 % der Befragten bereit sind, innerhalb der nächsten Monate Mitglied bei einem Carsharing-Anbieter zu werden.

➤ Vor dem Hintergrund der geringen Nutzungsbereitschaft von Carsharing unter den großstädtischen Führerscheinbesitzern stellt sich die Frage, ob und in welchem Maße Privilegien für Carsharing-Fahrzeuge beim Parken im öffentlichen Straßenraum Akzeptanz finden. Wie die Umfrage gezeigt hat, ist in der Gesamtschau die Ablehnung von Sonderparkrechten für Carsharing-Fahrzeuge höher als die Zustimmung. 41 % der Befragten lehnen die Idee allgemein ab, während nur 26 % die Grundidee befürworten.

### ► Hauptgrund für die Nichtnutzung von Carsharing



## ➤ Doch Besitzen statt Teilen? Was uns neue Studien lehren.

Dipl.-Geogr. Ronald Winkler

In den vergangenen Jahren sind zahlreiche Studien zur Mobilität in Großstädten erschienen. Während einige die Abkehr der jungen Erwachsenen vom Auto beschreiben, attestieren andere dieser Gruppe nach wie vor eine hohe emotionale Bindung zum Auto. Allen Studien ist gemeinsam, dass Carsharing als neuer Trend ausgemacht wird. Wir stellen aktuelle Studien vor, die sich intensiver mit der Thematik auseinandersetzen.

Die im Januar 2015 von TÜV Rheinland und BBE Automotive vorgestellte Gemeinschaftsstudie „CarSharing in Deutschland – Modeerscheinung oder Herausforderung für die Branche?“ geht davon aus, dass sich der Markt für Carsharing unter den gegenwärtigen Bedingungen in den nächsten fünf Jahren verdoppeln wird. So werden für das Jahr 2020 zwei Millionen Nutzer und 26.000 Fahrzeuge erwartet. Für das gleiche Jahr rechnet die Studie mit einem Pkw-Bestand von 45 Millionen Fahrzeugen.

➤ Carsharing wird daher nach Meinung der Verfasser weder gravierende Marktveränderungen nach sich ziehen noch spürbare Einflüsse auf Mobilität und Umwelt haben.

Eine weitere Studie – „Urbane Mobilität im Umbruch“ – wurde von dem Consultingunternehmen Civity im September 2014 publiziert. Im Mittelpunkt stand die Bewertung der ökonomischen und verkehrlichen Relevanz des stationsfreien Carsharing (Free-Floating-Carsharing, FFC). Am Beispiel Berlin werden die Verhältnisse klar:

➤ Sogar in der Carsharing-Hauptstadt Berlin hat FFC gerade mal einen Anteil von 0,1 % am Modal Split und wird in einem hohen Maße für kurze Distanzen genutzt, d. h. für Strecken, die größtenteils auch mit dem ÖPNV oder Fahrrad hätten zurückgelegt werden können.

Daraus haben die Autoren die These abgeleitet, dass FFC in einem erheblichen Umfang „motorisierte Bequemlichkeitsmobilität im Nahbereich“ ist. Das Ergebnis eigener Erhebungen war, dass FFC-Fahrzeuge vornehmlich „Stehzeuge“ sind: In Berlin waren sie lediglich eine Stunde pro Tag in Bewegung und damit kaum länger als Privatautos.

Im Oktober 2014 hat das Allianz Zentrum für Technik die Studie „Jung und urban“ veröffentlicht. Diese Online-Befragung von 1.200 Personen aus Deutschland im Alter von 18 bis 24 Jahren ergab, dass 89 % der jungen Erwachsenen einen Führerschein besitzen, wobei nahezu alle davon auch auf einen Pkw zugreifen können. Eine etwas geringere Führerscheinbesitzquote (79 %) konnte lediglich für die Millionenstädte nachgewiesen werden.

➤ In dieser Studie wurde deutlich aufgezeigt, dass der Führerscheinbesitz und noch mehr der Autobesitz stark von ökonomischen Faktoren beeinflusst werden. So besitzen 95 % der Voll-Berufstätigen einen Führerschein, aber nur 75 % der Teilzeit-Berufstätigen und sogar nur 50 % der Arbeitslosen. Bei der Frage nach fehlendem Autobesitz wurden v.a. zwei Gründe genannt: zu hohe Kosten und fehlender Bedarf.

Am weitesten in die Zukunft schauen die Szenarien des ifmo Instituts „Die Zukunft der Mobilität – Szenarien für 2035“, die im März 2015 der Öffentlichkeit präsentiert wurden.

➤ Dem Auto wird auch in ferner Zukunft eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen unterstellt, wenngleich die Bevölkerung aufgrund der – insbesondere in urbanen Räumen – besser aufeinander abgestimmten Mobilitätsalternativen multimodaler werden soll.

Carsharing und Bikesharing sollen zusammen mit dem Carpooling und diversen ÖPNV-Spielarten eine flexiblere, spontanere und situativere Mobilität ermöglichen. Das eigene Auto wird nach Meinung der Autoren im Jahr 2035 häufiger stehen gelassen, aber nur selten abgeschafft. Die Studie geht sogar davon aus, dass der MIV durch automatisiertes bzw. autonomes Fahren langfristig wieder an Bedeutung gewinnen wird.



### Herausgeber und Druck:

ADAC e.V., Ressort Verkehr  
Hansastraße 19, 80686 München  
expertendialog@adac.de