

Sharing im Mobilitätsbereich

Ergebnisse des NaWi-Projekts „PeerSharing“

Mittagsgespräch der
Plattform Forschungswende
„Nachhaltige Mobilität“
Berlin, 13. Juli 2017
Maïke Gossen
IÖW

PRAXISPARTNER



drivy



WIMDU

FORSCHUNGSPARTNER



| i | ö | w

INSTITUT FÜR ÖKOLOGISCHE
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

izt

Institut für
Zukunftsstudien und
Technologiebewertung



INSTITUT FÜR ENERGIE-
UND UMWELTFORSCHUNG
HEIDELBERG

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



FONA
Sozial-ökologische
Forschung
BMBF

1. **Das Projekt „PeerSharing“**
2. **Empirische Befunde aus den Befragungen von Nutzer/innen der Plattformen Drivy und flinc**
 - Wahrnehmung, Nutzungsmotive, Nutzungsverhalten
3. **Schlussfolgerungen**
4. **Ausblick: Ökobilanzierung Drivy**

DAS PROJEKT „PEERSHARING“

Bestandsaufnahme (AP1)

Desk Research

Governance-Analysen (AP2)

Fallstudien

Praxisdialog/Ergebnistransfer (AP3)

Praxis- und Stakeholderdialoge
Nutzer/innen-Dialog via Utopia und Ouishare



Reallabor mit Praxispartnern

drivy

WIMDU



Kleider
Kreisel



Wie nachhaltig ist Peer-to-Peer Sharing?

www.peer-sharing.de

Analyse Nutzerverhalten (AP4)

Qualitative Vorstudie (telefonisch)
Repräsentativbefragung (online)
Nutzer/innen-Befragung (online)

Perspektiven Geschäftsmodelle (AP7)

Fokusgruppen mit Nutzer/innen

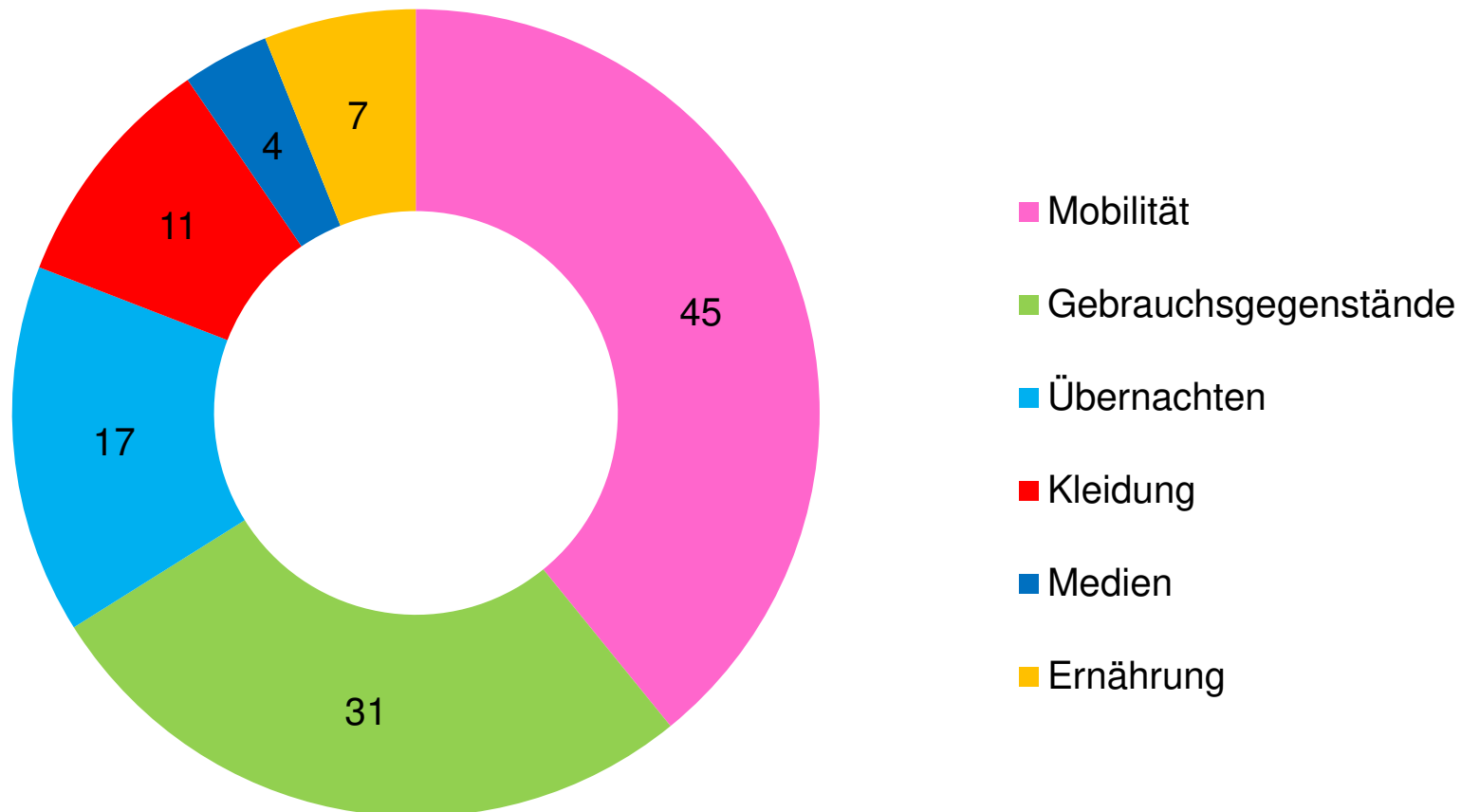
Szenario-/Potenzialanalysen (AP6)

Szenario- und Perspektiv-Workshops
Szenario-Writing

Ökobilanzierung (AP5)

LCA am Beispiel der Praxispartner

45 Plattformen für P2P Sharing aus dem Mobilitätsbereich in 2017



Gesamtzahl Plattformen: 117 (eigene Erhebung, Stand: Juli 2017)



- organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines Pkw zwischen Privatpersonen
- Kurzzeitmiete gegen Gebühr
- Vermittlungsplattform
- Persönliche bzw. schlüssellose Übergabe
- Beispiele: tamyca, Drivy



- Regelmäßige oder spontane Mitfahrgelegenheiten für mittellange Strecken (z. B. Pendlerwege)
- Mitfahrt gegen Gebühr
- Echtzeit-Vermittlung über App oder Plattform
- Beispiel: flinc

BEFRAGUNG VON DRIVY- NUTZER/INNEN

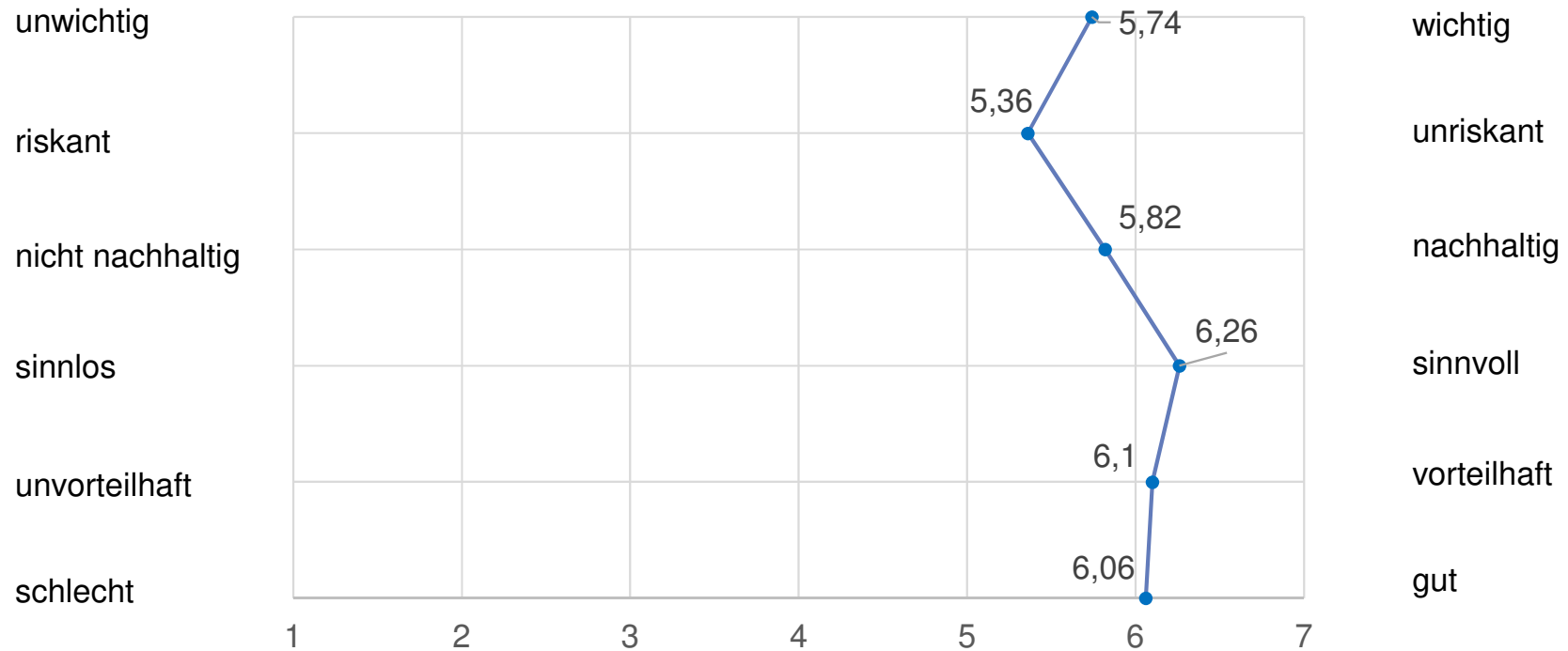
- Online-Befragung zwischen Nov 2016 und Jan 2017
- Datenbasis:

Gesamt	Vermieter/innen	Mieter/innen
n = 844	n = 300	n = 544

- **Mieter/innen / Vermieter/innen: überwiegend getrennte Gruppen; nur 3,4 % machen beides**
- **Etwas höherer Anteil männlicher Nutzer/innen: 65 %**
- **Durchschnittsalter: 41 Jahre**
- **Hoher Bildungsstand: 71 % Abitur o. Hochschulabschluss**

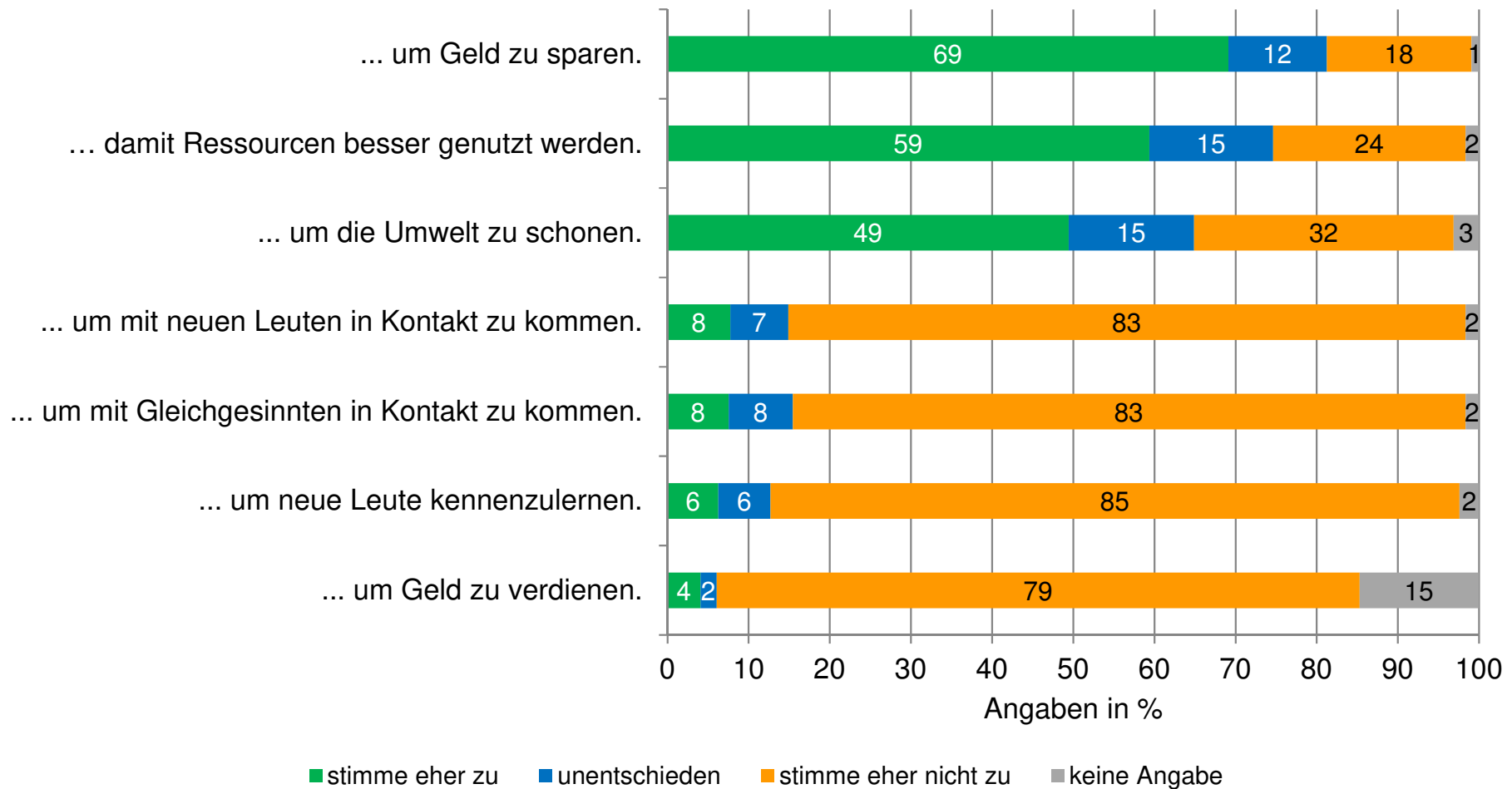
Hohe Zufriedenheit mit Drivy und sehr positive Bewertung

„Im Großen und Ganzen ist Drivy meiner Meinung nach...“



84 % der Befragten sind sehr zufrieden mit Drivy.

„Ich nutze Drivy...“

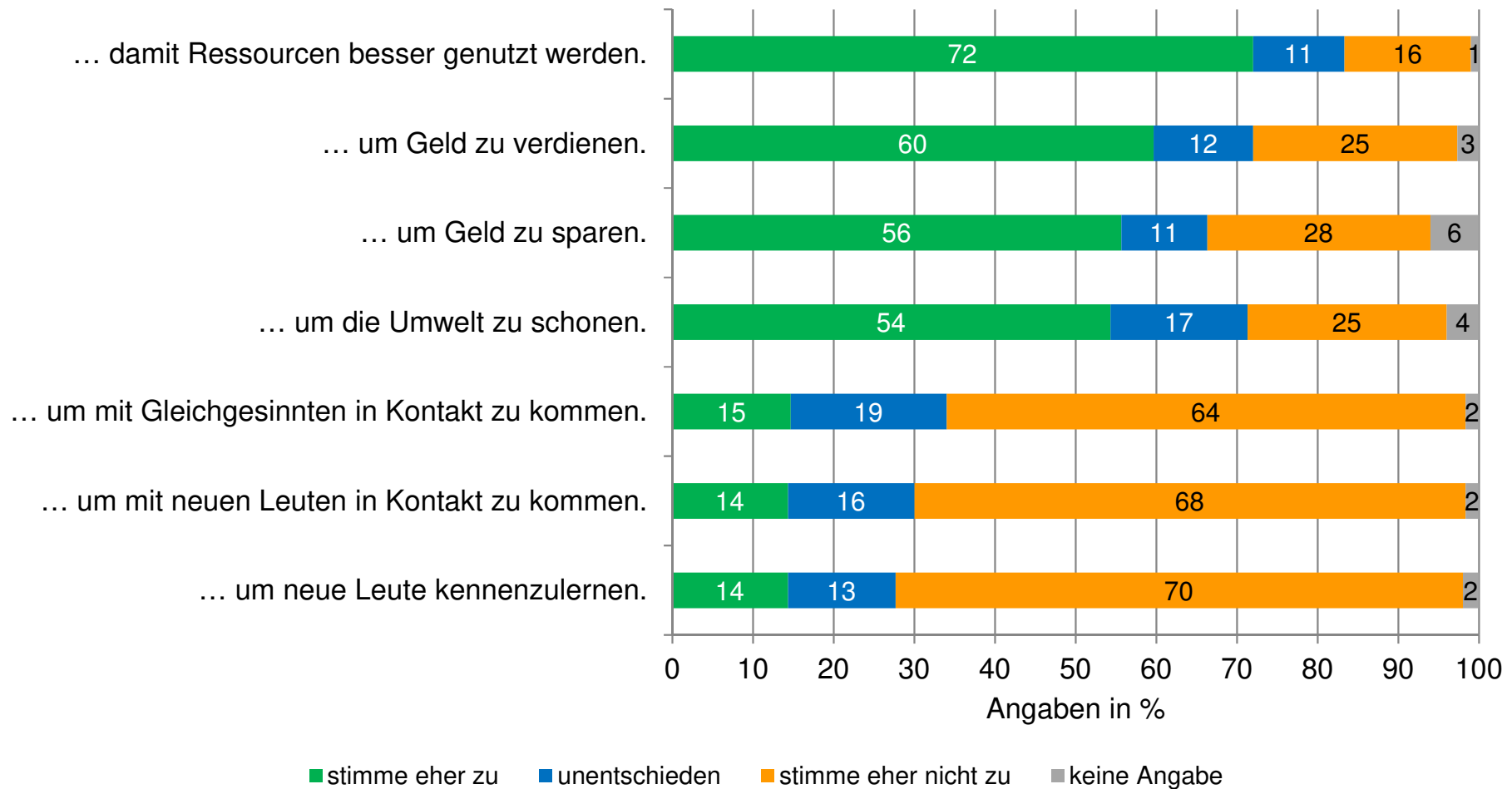


Zustimmung auf einer Skala von 1 „stimme überhaupt nicht zu“ bis 7 „stimme voll und ganz zu“; Skalenpunkte 1 bis 3: stimme eher nicht zu; Skalenpunkte 5 bis 7: stimme eher zu

n = 544

Vermieter/innen: Motive

„Ich nutze Drivy...“

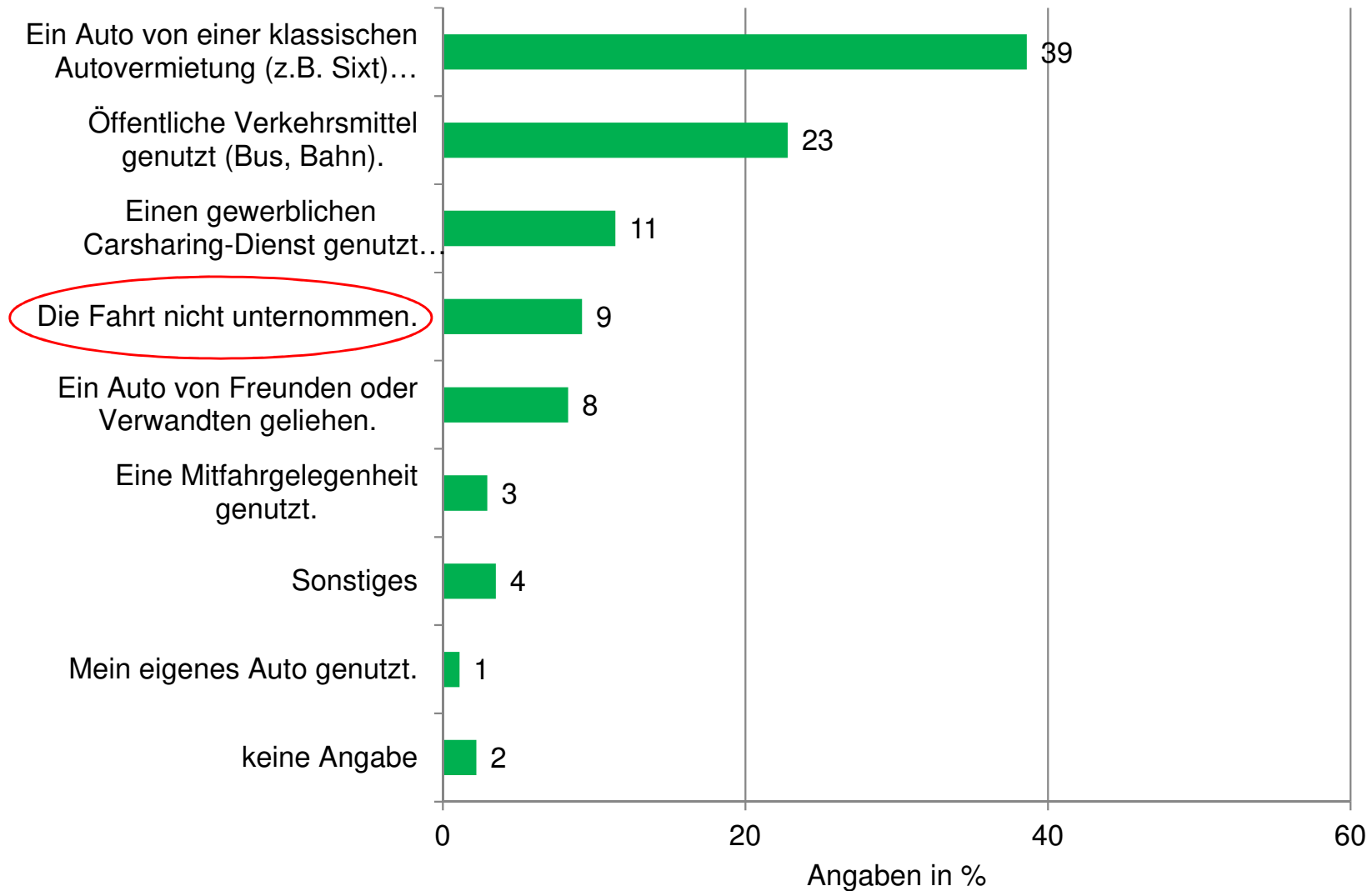


n = 300

Zustimmung auf einer Skala von 1 „stimme überhaupt nicht zu“ bis 7 „stimme voll und ganz zu“; Skalenpunkte 1 bis 3: stimme eher nicht zu; Skalenpunkte 5 bis 7: stimme eher zu

Mieter/innen: Was wäre ohne Drivy?

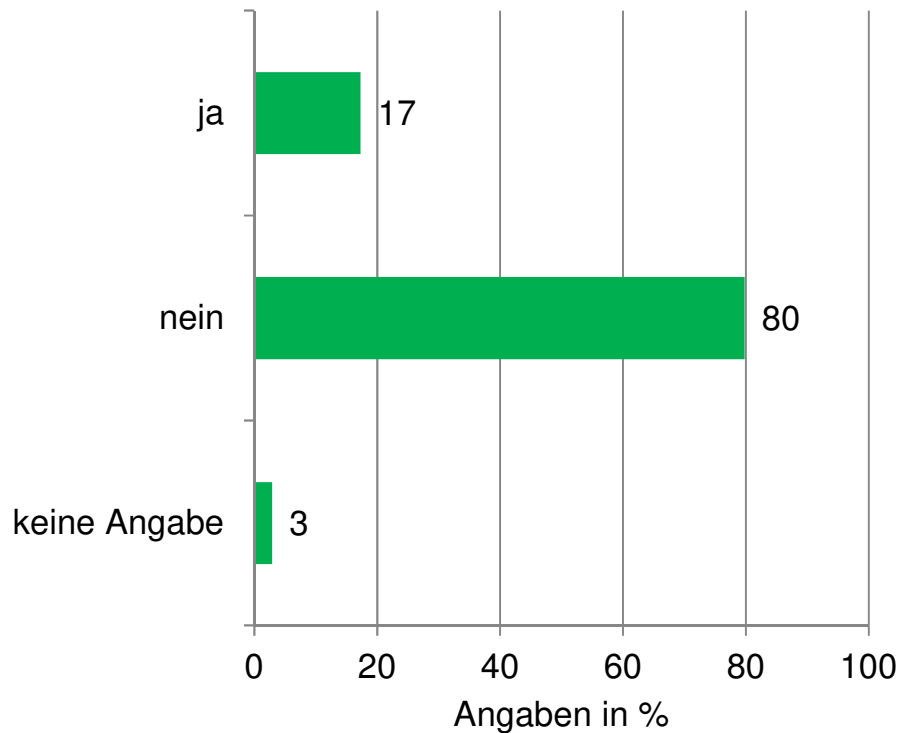
„Was hättest du voraussichtlich getan, wenn es Drivy und ähnliche Plattformen zum privaten Autoteilen nicht gäbe?“



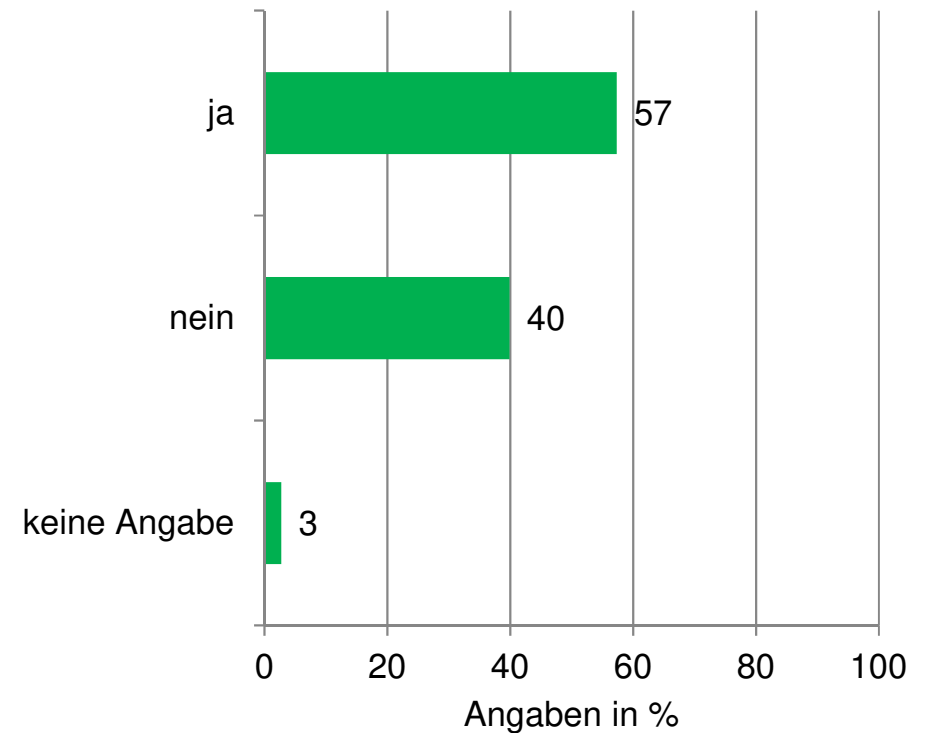
Mieter/innen: Verzicht auf eigenes Auto?



„Hast du aufgrund der Nutzung von Drivy und anderen Plattformen zum privaten Autoteilen in deinem Haushalt ein Auto abgeschafft?“



„Hast du aufgrund der Nutzung von Drivy und anderen Plattformen zum privaten Autoteilen auf die Anschaffung eines Autos verzichtet?“



Das Wichtigste in Kürze:



- **Ökonomische und ökologische Motive sind für die Nutzung von Drivy ausschlaggebend**
- **Sehr gute Bewertung von Drivy**
- **Positive Auswirkungen beim Autobesitz (Einsparungen)**
- **Aber: Drivy macht auch gewerblichen Carsharing-Anbietern und öffentlichen Verkehrsmitteln Konkurrenz.**

BEFRAGUNG VON FLINC- NUTZER/INNEN

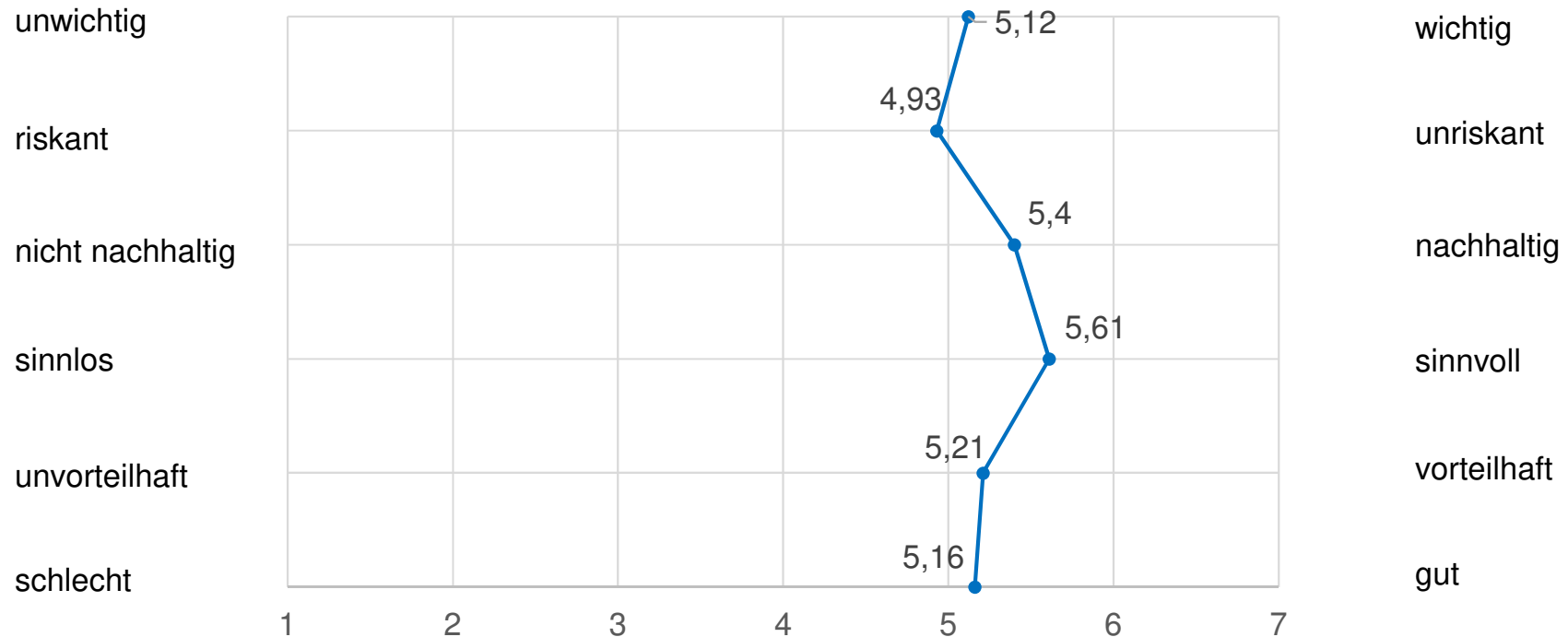
- Online-Befragung zwischen Nov und Dez 2016
- Datenbasis:

Gesamt	Fahrer/innen	Mitfahrer/innen
n = 1.035	n = 524	n = 467

- **Mitfahrer/innen / Fahrer/innen: 19 % der Mitfahrer/innen bieten auch Fahrten an; 27 % der Fahrer/innen sind auch Mitfahrer/innen.**
- **Etwas höherer Anteil männlicher Nutzer/innen: 65 %**
- **Durchschnittsalter: 42 Jahre**
- **Hoher Bildungsstand: 71 % Abitur o. Hochschulabschluss**

Positive Bewertung von flinc trotz einiger Unzufriedenheit

„Im Großen und Ganzen ist flinc meiner Meinung nach...“

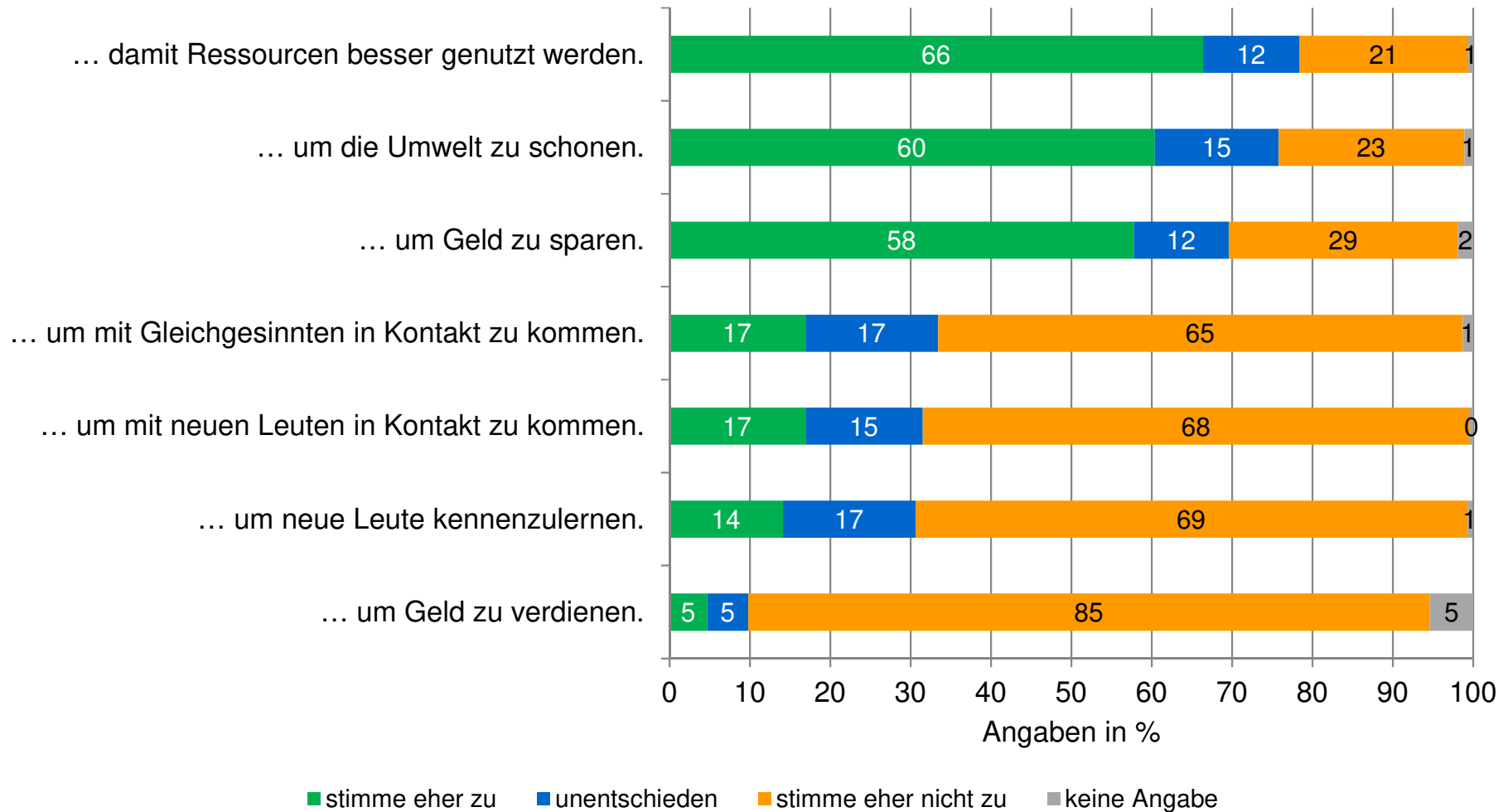


Aber: 35,7% eher unzufrieden

Größter Kritikpunkt: oft findet sich kein/e Fahrer/in bzw. Mitfahrer/in für die gewünschte Strecke.

Mitfahrer/innen: Motive

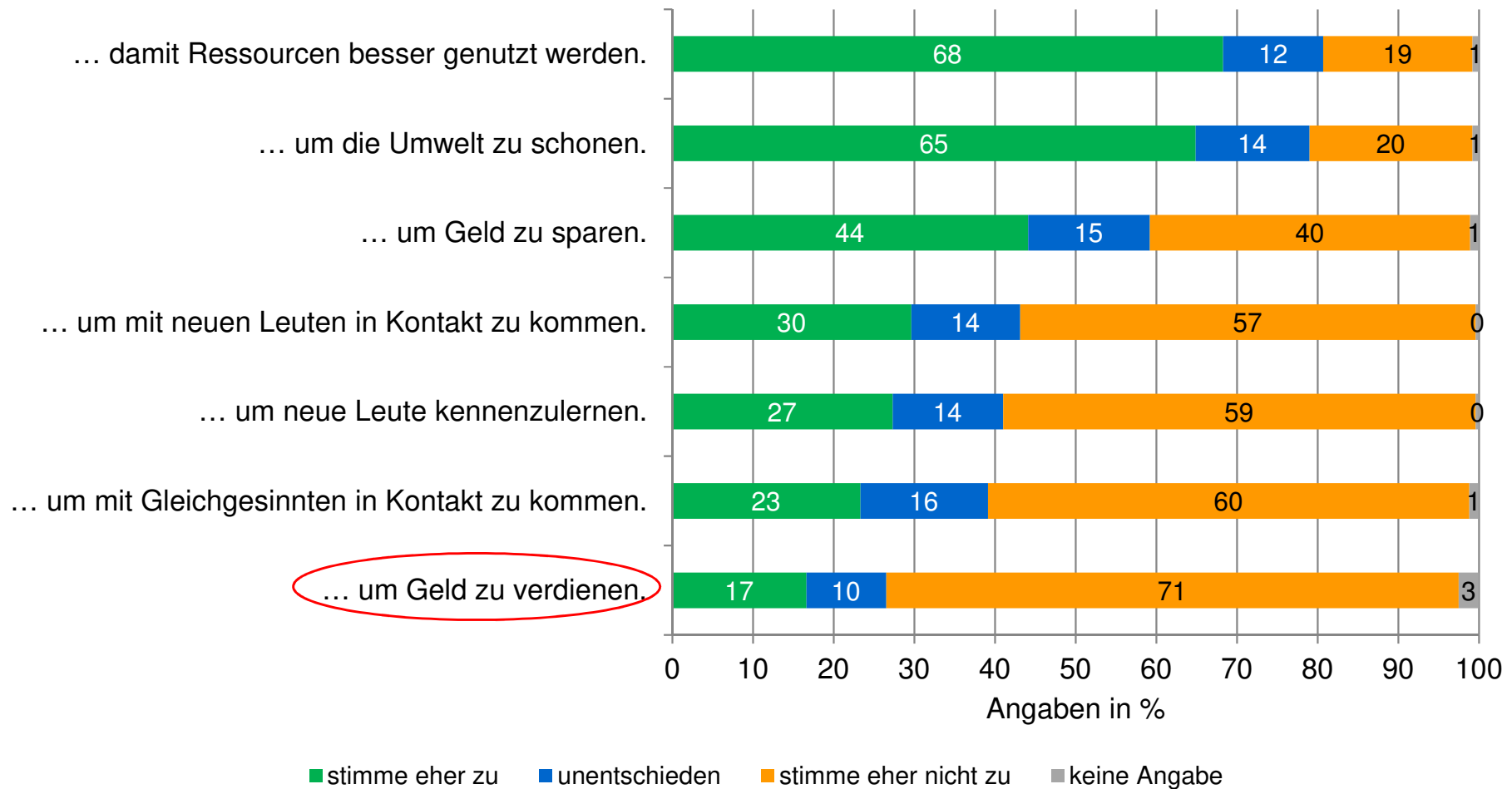
„Ich nutze flinc...“



n = 467

Zustimmung auf einer Skala von 1 „stimme überhaupt nicht zu“ bis 7 „stimme voll und ganz zu“; Skalenpunkte 1 bis 3: stimme eher nicht zu; Skalenpunkte 5 bis 7: stimme eher zu

„Ich nutze flinc...“

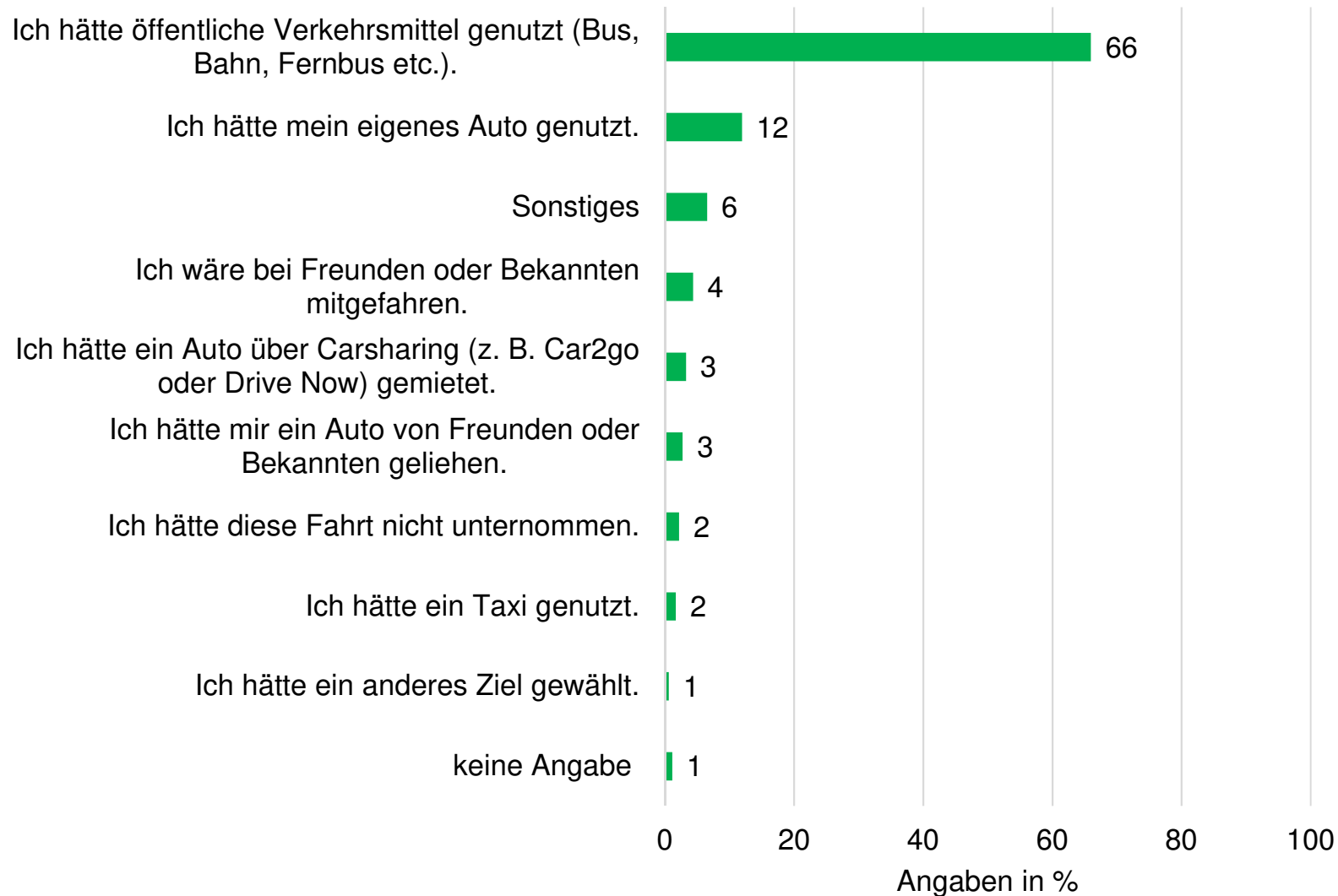


n = 524

Zustimmung auf einer Skala von 1 „stimme überhaupt nicht zu“ bis 7 „stimme voll und ganz zu“; Skalenpunkte 1 bis 3: stimme eher nicht zu; Skalenpunkte 5 bis 7: stimme eher zu

Mitfahrer/innen: Was wäre ohne flinc?

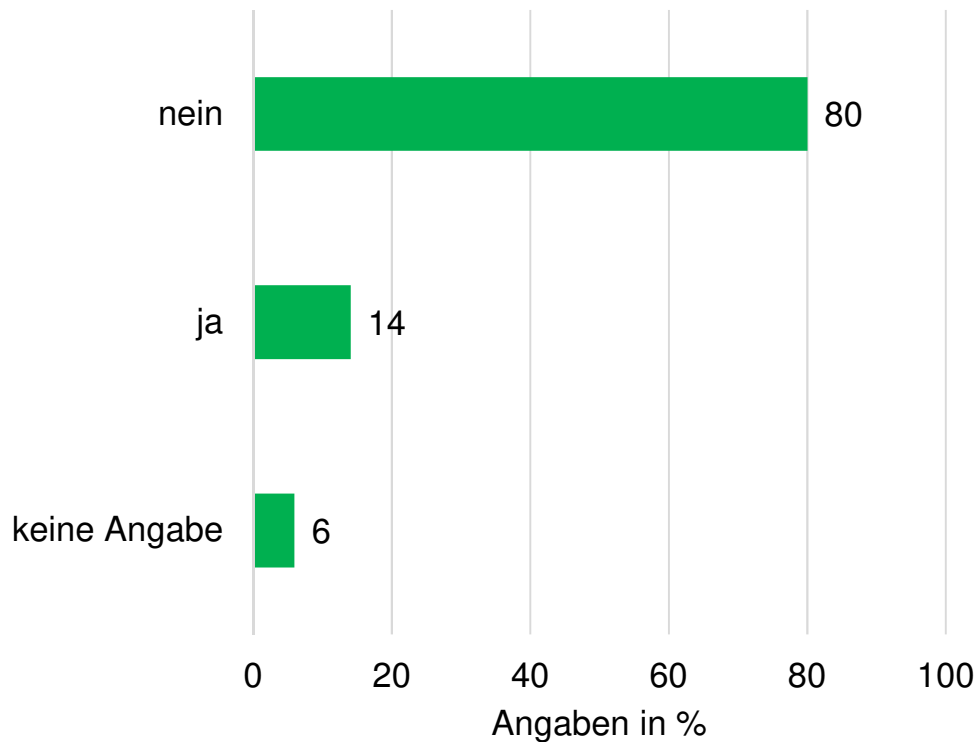
„Was hättest Du voraussichtlich getan, wenn es flinc und ähnliche Plattformen (z. B. BlaBlaCar) nicht gäbe?“



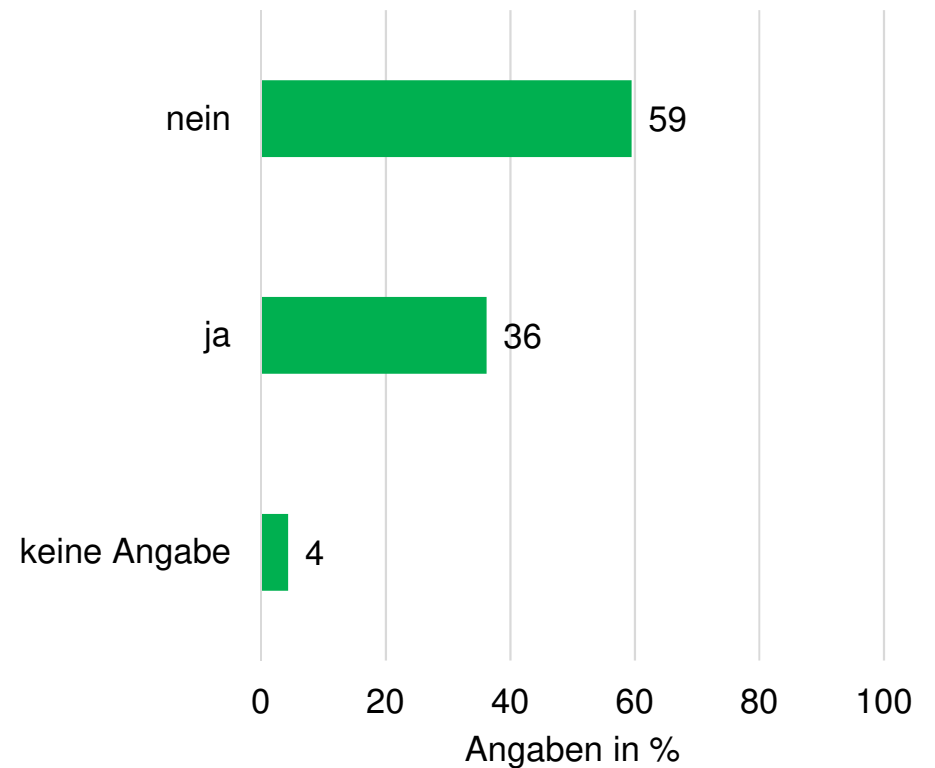
Mitfahrer/innen: Verzicht auf eigenes Auto?



Hast Du, seitdem Du flinc und andere Mitfahr-Plattformen (z.B. BlaBlaCar) nutzt, die Anzahl der Autos in Deinem Haushalt reduziert?



„Hast Du, seitdem Du flinc und andere Mitfahr-Plattformen (z. B. BlaBlaCar) nutzt, auf die Anschaffung eines Autos verzichtet?“



Das Wichtigste in Kürze:



- An erster Stelle stehen ökologische, an zweiter Stelle ökonomische Motive
- Nur ca. ein Drittel der registrierten Nutzer sind tatsächlich aktiv; Problem: geringe Zahl an Matches
- flinc führt zu Reduzierung von Einzelfahrten und bei einem erheblichen Anteil zu Verzicht auf ein eigenes Auto
- Aber: macht flinc auch ÖPNV Konkurrenz?

SCHLUSSFOLGERUNGEN

- **Kritische Masse bzw. Netzwerkeffekte sind entscheidend für den Erfolg der Plattformen (Bsp. flinc)**
- **Starke Konkurrenz (Bsp. freefloating Carsharing für Drivy)**
- **Hohe Zufriedenheit unter Nutzer/innen → mögliche Bedenken von Nicht-Nutzer/innen könnten durch Nutzungserfahrungen ausgeräumt werden**

AUSBLICK: ÖKOBILANZIERUNG VON PEER-TO-PEER CARSHARING

(Tendenzielle) Umwelteffekte von Peer-to-Peer Carsharing



Drivy-Nutzer
mit PKW

wird Vermieter,
behält PKW

wird Mieter,
behält PKW

wird Mieter,
schafft PKW ab

„nicht positiv“:
das Mobilitäts-
verhalten ändert
sich nicht:
unterlassene PKW
Abschaffung

neutral:
Verschiebung
der PKW
Nutzung auf
jeweils
passendere
PKW

eher positiv:
das Mobilitäts-
verhalten ändert
sich: verstärkte
Nutzung alternativer
Verkehrsmittel (ÖV)

Drivy-Nutzer
ohne PKW

wird Mieter,
hat erleichterten
Zugang zu PKW

wird Mieter,
verzichtet auf
PKW Anschaffung

eher negativ:
verstärkte Nutzung
Individualverkehr
mit Sharing PKW

„nicht negativ“:
das Mobilitäts-
verhalten ändert
sich nicht:
unterlassener PKW
Kauf

Zum Nachlesen und Teilnehmen:



Abschlusskonferenz: Mit Sharing nachhaltiger wirtschaften?

Sozial-ökologische Potenziale der digitalen Kultur des Teilens

Datum: Donnerstag, 30. November 2017, ganztätig

Ort: Almodóvar Hotel, Berlin

Veranstalter: Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung (IZT), Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (IFEU)



Mehr Infos: www.peer-sharing.de



PeerSharing

Vielen Dank!

www.peer-sharing.de

maike.gossen@ioew.de

PRAXISPARTNER



drivy



WIMDU

FORSCHUNGSPARTNER



i | ö | w

INSTITUT FÜR ÖKOLOGISCHE
WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

izt

Institut für
Zukunftsstudien und
Technologiebewertung



INSTITUT FÜR ENERGIE-
UND UMWELTFORSCHUNG
HEIDELBERG

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



FONA
Sozial-ökologische
Forschung
BMBF