

## **Analyse des Angebots von Catch a Car in Basel**

### **Zusammenfassung**

#### **Ausgangslage**

*Catch a Car* wurde im August 2014 als erstes free-floating Carsharing-Angebot in der Schweiz lanciert. Mittels einer wissenschaftlichen Begleitstudie hat das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich seither die Auswirkungen des free-floating Carsharing auf das Verkehrsverhalten seiner Mitglieder und auf das städtische Verkehrssystem untersucht. In einer ersten Studie in 2014 und 2015 wurden Informationen zu den Nutzergruppen, Nutzungsmustern und verkehrlichen Wirkungen des Angebots gesammelt. Allerdings konnten in der ersten Studie nur die frühen Kunden von *Catch a Car* untersucht werden. Mit Hilfe einer dritten Erhebungswelle in 2018 wurden die Erkenntnisse daher im Längsschnitt abgesichert. Wie schon in den ersten beiden Erhebungswellen bestand die Befragung wieder aus zwei Teilen: einem Fragebogen zum sozio-demographischen Hintergrund plus ein einwöchiges Wegetagebuch für einen Einblick in das individuelle Verkehrsverhalten. Damit konnte eine bestmögliche Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit der ersten Studie sichergestellt werden. An der Befragung teilgenommen haben 508 Kunden von *Catch a Car*, 580 Mobility-Mitglieder sowie eine 354 Personen aus einer repräsentative Stichprobe der Basler Bevölkerung.

#### **Kundengruppe**

*Catch a Car* richtet sich weiterhin an ein junges Publikum: Die Hälfte der Kunden ist jünger als 38 Jahre; die Mehrzahl sind Männer. Sie leben in leicht grösseren Haushalten. Der Grossteil der Kunden ist berufstätig. Mit einem Akademikeranteil von über 50% sind sie zudem überdurchschnittlich gut ausgebildet. In der Bevölkerung erreicht *Catch a Car* einen Bekanntheitsgrad von gut 60% und ist damit vergleichbar mit Uber.

#### **Allgemeines Verkehrsverhalten**

Überdurchschnittlich viele Kunden von *Catch a Car* verfügen über ein Generalabonnement (GA) der SBB, aber der Anteil an Haltern von Umweltschuttabos (U-Abo) des TNW liegt im Bevölkerungsschnitt. Ein bedeutender Teil nutzt zudem regelmässig Uber. Der Velobesitz liegt 50% über dem Durchschnitt. Der private Autobesitz bei den später dazu gestossenen Kunden liegt etwas höher als bei den frühen Kunden, aber immer noch deutlich unter dem Basler Durchschnitt. Für ihre tägliche Mobilität nutzen sie vielmehr das Velo sowie den öffentlichen Verkehr. Nur jeder vierte *Catch a Car*-Kunde nutzt das private Auto häufiger als einmal pro Woche.

### Nutzung von Catch a Car

*Catch a Car* wird insbesondere für kurze Fahrten im urbanen Raum benutzt und dabei für eine breite Palette an Wegzwecken eingesetzt. Hauptsächlich handelt es sich dabei um Freizeit- und Einkaufswege, Arbeitswege oder Flughafen- und Bahnhofstransfers. Hauptgrund für die Nutzung von *Catch a Car* ist, dass es schneller als andere Verkehrsmittel ist. Die meisten Kunden nutzen das Angebot seltener als einmal pro Woche; bei der Hälfte der Fahrten werden grössere oder schwerere Gegenstände transportiert. Der durchschnittliche Besetzungsgrad ist etwas höher als beim privaten Auto. *Catch a Car* wird in der Regel verwendet, weil es die schnellste Alternative von A nach B ist. Gut die Hälfte aller Fahrten werden spontan angetreten. Rund die Hälfte der Kunden gibt an, *Catch a Car* zu nutzen, weil sich ein eigenes (weiteres) Auto nicht lohne.

### Verkehrliche Wirkungen

33 % der Kunden geben an, wegen *Catch a Car* ihr privates Auto seltener zu nutzen. Allerdings geben auch 28 % der Kunden an, seltener Bus und Tram zu fahren. Im Vergleich zur ersten Studie zeigt sich jedoch eine leichte Tendenz zu Gunsten des ÖV (30 % fahren weniger Auto, 36 % nutzten den ÖV seltener).

Besonders wichtig ist jedoch die Wirkung auf den Besitz an Privatfahrzeugen, da die An- oder Abschaffung eines solchen in der Regel bedeutende Verhaltensänderungen mit sich bringt: Gut jeder zehnte Kunde (11%) gibt an, dass er ein Auto anschaffen würde, wenn es *Catch a Car* nicht (mehr) gäbe. Der Anteil liegt damit etwas höher als in der ersten Studie (8%). Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Frage nach der tatsächlichen Änderung im Fahrzeugbesitz. Hier geben 6 % der Kunden an, ihren Fahrzeugbestand wegen *Catch a Car* reduziert zu haben, weitere 2 % geben an, dies zu planen. Die Reduktionsrate liegt damit um 1.5 Prozentpunkte höher als zu Beginn. Die Veränderungen im privaten Fahrzeugbesitz lassen sich bei den Befragten auch empirisch nachweisen. Hochgerechnet auf die Zahl der Nutzer ergibt sich eine Reduktion von rund 500 Privatfahrzeugen in Basel; etwas mehr als in der ersten Studie.

Auf Basis von Wegetagebüchern wurde zudem die Wirkung auf das Verkehrsverhalten ermittelt. Hier zeigt sich, dass eine *Catch a Car*-Mitgliedschaft nicht zu einer signifikanten Änderung der Fahrleistungen führt; aufgrund des geringeren Verbrauchs der *Catch a Car*-Flotte sinken jedoch die CO<sub>2</sub>-Emissionen um ca. 175 t pro Jahr.

### Fazit

Die Ergebnisse sind weitestgehend konsistent mit den Erkenntnissen aus der ersten Studie. Das sozio-demographische Profil und die Nutzungsmuster im Vergleich zu den frühen Kunden haben sich leicht geändert, während sich die verkehrlichen Wirkungen verfestigt haben. Damit zeigt sich auch in der längerfristigen Betrachtung, dass *Catch a Car* das Verkehrssystem sinnvoll ergänzt: Das Angebot bietet eine kostengünstige Möglichkeit, bei Bedarf innerstädtische Strecken in kürzerer Zeit zurückzulegen und erlaubt einem Teil seiner Kunden den Verzicht auf ein privates Automobil.