

## Energieforschung Stadt Zürich

# Wie wirkt die Nutzung von Sharing-Velos, -E-Bikes und -E-Scooter auf die Mobilitätsgewohnheiten der Kund:innen?

Corinne Moser, Dr. sc. ETH  
Projektzusammenarbeit mit Dr. Jürg Artho, Sozialforschungsstelle UZH

16. März 2023

ENERGIEFORSCHUNG  
STADT ZÜRICH  
EIN ewz-BEITRAG  
ZUR 2000-WATT-  
GESELLSCHAFT

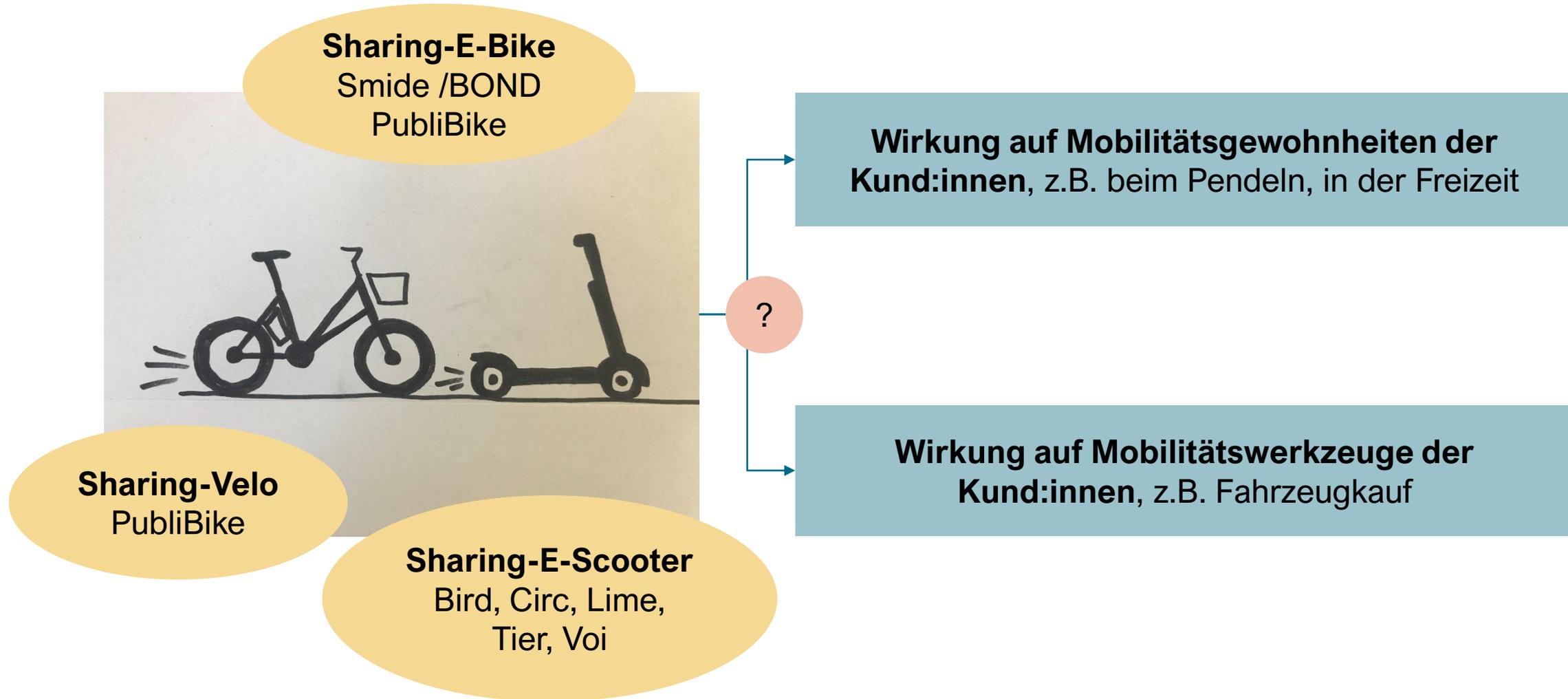
ewz

# Kontext: Sharing-Angebote für Langsamverkehr in der Stadt Zürich im 2019-2020



Bildquelle: <https://joydellavita.com/publibike-public-bike-sharing-zurich/>

# Worum geht es im Projekt?



# Unsere Ziele im Projekt

- Wer sind die Kund:innen? → Charakterisierung und Typologisierung von Nutzern/innen Analyse des aktuellen Nutzungsverhaltens
- Wie wirken die Sharing-Angebote kurz und vor allem langfristig? → Wirkungen auf Mobilitätswerkzeuge und Mobilitätsgewohnheiten

## Wie wir vorgegangen sind

- Grundlagen: Literaturanalyse und Städtevergleich
- Qualitative Interviews mit Kund:innen (N = 30)
- Quantitative Befragung von Kund:innen (N = 590)
- Workshop mit Vertreter:innen der Stadt Zürich und der Anbieter:innen

# Perspektive der Kund:innen: Erste, qualitative Hinweise zu Wirkungen von Sharing-Angeboten

*Verhalten*

*Wirkung auf der Wahrnehmungsebene*

*Wirkung auf Gewohnheiten und Mobilitätswerkzeuge*

## **Nutzung Sharing-Angebote:**

- Velo
- E-Bike
- E-Scooter

## **Verbreiterung der wahrgenommenen Mobilitätsoptionen:**

- bisherige Optionen
- Sharing-Optionen

## **Mobilitätsgewohnheiten:**

- Flexibilisierung in Richtung «mobility-as-a-service»
- Vermehrte Nutzung von Sharing-Optionen
- Seltenerer Nutzung von ÖV, Auto, eigenem Velo

## **Mobilitätswerkzeuge:**

- Velo wird nicht ersetzt (z.B. nach Diebstahl)
- Überlegung zum Autoverkauf
- Überlegungen zum Kauf von E-Bike, E-Scooter
- Abo wird nicht erneuert

# Wer nutzt Sharing-Velos, -E-Bikes und –E-Scooter in der Stadt Zürich?

Allgemein: Nutzer:innen sind tendenziell:

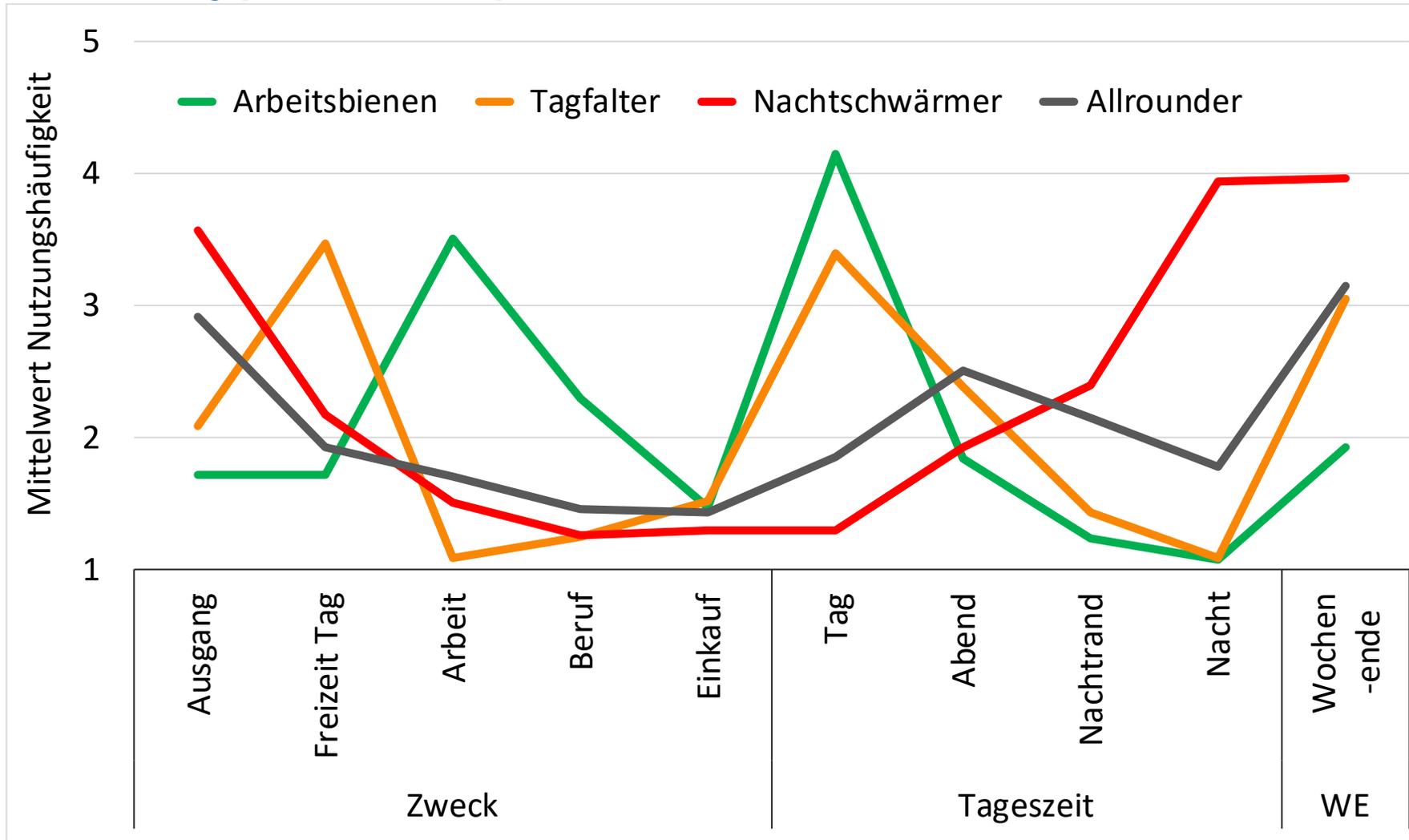
- Männlich
- Jünger als 30 Jahre
- Gut gebildet
- Erwerbstätig in der Stadt Zürich
- Haben ein GA oder ZVV Abo und fahren häufig mit dem öV

E-Bike und Velo-Nutzer:innen sind sehr ähnlich

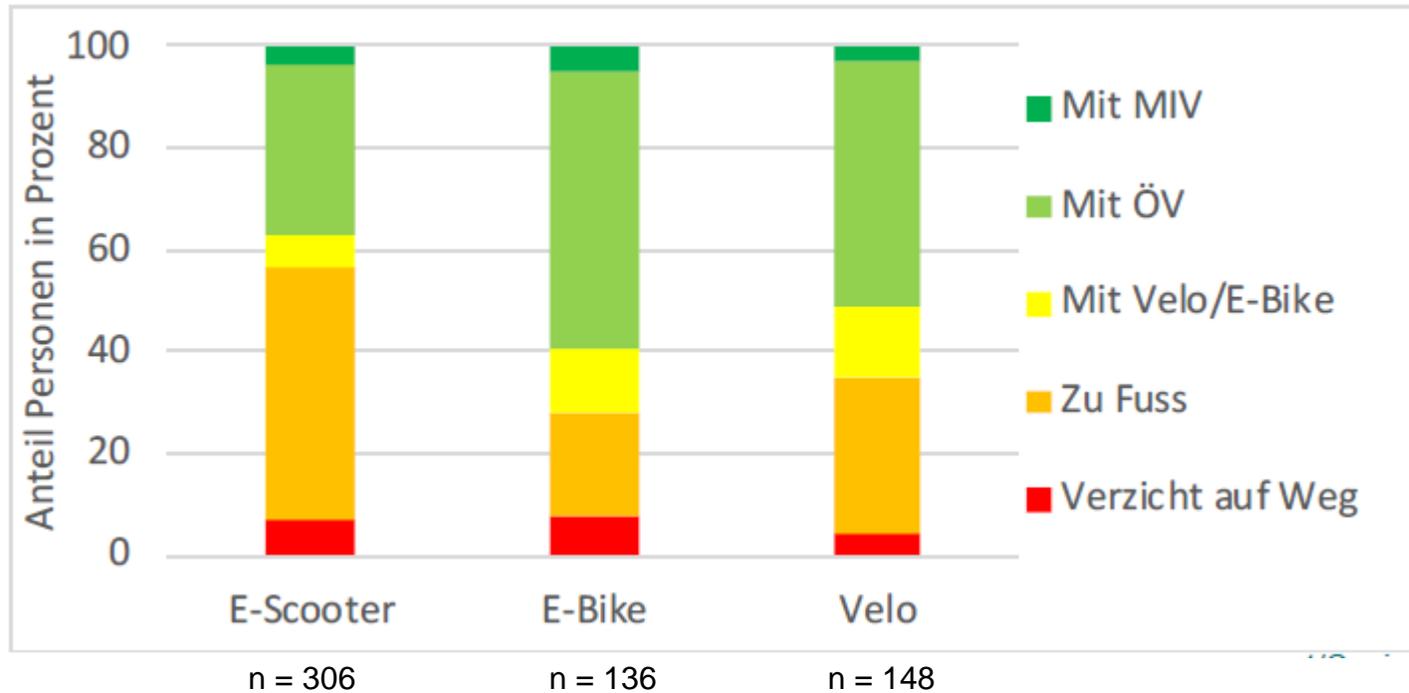
E-Scooter Nutzer:innen sind:

- Häufiger männlich
- Weniger gebildet
- «autoaffiner»

## 4 Typen: Beispiel E-Scooter



# Kurzfristige Wirkungen: viele substituieren Fusswege und Wege mit dem öffentlichen Verkehr



Wie wären die Kund:innen auf ihrer letzten Fahrt unterwegs gewesen, wenn sie das Sharing-Angebot nicht genutzt hätten?

# Langfristige Wirkungen: mehr Multimodalität und (etwas) weniger MIV und öV

Längerfristige Wirkung	Kategorie	Wahrscheinlichkeit für Wirkung bei Nutzenden von		
		E-Scooter	E-Bike	Velo
→ Nutzung von mehr unterschiedlichen Verkehrsmitteln	Multimodale Mobilität	gross	gross	gross
→ Häufigere Verkehrsmittelkombination auf einem Weg	Multimodale Mobilität	gross	gross	gross
→ Taxi/Uber wird seltener genutzt	Mobilitätsgewohnheiten	gross	gross	gross
Kauf eigenes E-Scooters / E-Bikes / Velos	Mobilitätswerkzeuge	sehr gering	gering	sehr gross
→ Öffentlicher Verkehr wird seltener genutzt	Mobilitätsgewohnheiten	mittel	gross	mittel
Besuch zusätzlicher Lokalitäten pro Ausgang	Mobilitätsgewohnheiten	gross	gering	mittel
Seltenere Fusswege	Mobilitätsgewohnheiten	gross	mittel	gering
Car-Sharing wird seltener genutzt	Mobilitätsgewohnheiten	mittel	mittel	mittel
Eigenes Velo / E-Bike wird seltener genutzt	Mobilitätsgewohnheiten	gering	mittel	mittel
→ Auto wird seltener genutzt	Mobilitätsgewohnheiten	gering	gering	mittel
Häufigere Fusswege	Mobilitätsgewohnheiten	gering	gering	mittel

Skala: sehr gering = 0 bis 14.9 %; gering = 15.0 bis 29.9 %; mittel = 30.0 bis 44.9 %; gross = 45.0 bis 60.0 %; sehr gross = 60.0 % oder mehr. 100 % sind immer alle befragten Personen der entsprechenden Gruppe.

# Vier Empfehlungen: 1. Multimodalität

Weiterführen der Integration von Sharing-Optionen und öffentlichen Verkehrsmitteln:

- Digital und im konkreten Raum bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (z.B. ZüriMobil App & Stationen)
- Flexible, multimodale Mobilität: Kombi-Abos



Bilderquelle: <https://www.stadt-zuerich.ch/site/zuerimobil/de/index.html>



# Vier Empfehlungen: 2. Flächen für Sharing-Angebote

Flächen für Sharing-Angebote zur Verfügung stellen und an Bedingungen knüpfen:

- Parkierregeln oder Anbieter schaffen Anreizstrukturen

## Zürich HB: Neue Zone für Shared-Mobility-Angebote

Die SBB testet beim Bahnhofaufgang Sihlpost eine Sharing-Zone für eBikes und eTrotts. KundInnen sollen eine klar definierte Zone für eBike- und eTrotti-Sharing erhalten, die ein rasches Umsteigen vereinfacht. Gleichzeitig verspricht sich die SBB dank dieser Lösung mehr Ordnung rund um den Bahnhof.

🕒 1 Minute

© 02.11.2020 | Text: Ottavia Masserini | Fotos: SBB/CF/FFS

📄 Download als PDF



Bilderquelle: <https://news.sbb.ch/medien/artikel/101618/zuerich-hb-neue-zone-fuer-shared-mobility-angebote>

# Vier Empfehlungen: 3. Rahmenbedingungen für ökologischen Betrieb

Rahmenbedingungen für ökologischen Betrieb von Sharing-Fahrzeugen schaffen:

- Verlängerung der Lebensdauer der Fahrzeuge
- Auflagen bezgl. betrieblicher Fahrten (Rebalancing)



Bildquelle: <https://www.eurekalert.org/multimedia/947336>

# Vier Empfehlungen: 4. Dialog

Dialog zwischen Stadt und Anbieter:innen weiterführen



Bildquelle: parliamentarypro

# Zur Erweiterung der Kund:innenbasis

- Grenzen der vorliegenden Studie
  - Kein Fokus auf Nicht-Kund:innen
  - Vermutlich sind Aspekte wie Sicherheit, Ästhetik, Werte wichtig. Diese wurden in der vorliegenden Studie nicht berücksichtigt.
- Multimodale Hubs schaffen Sichtbarkeit für Sharing-Angebote → Zusammenarbeit mit Städten
- Kundschaft: vor allem männlich, jung, gut gebildet → aus welchen Gründen ist das so?

Bildquelle: <https://www.eurekalert.org/multimedia/947336>

# Weitere Infos zum Projekt

**ENERGIEFORSCHUNG**  
**STADT ZÜRICH**  
EIN EWZ-BEITRAG  
ZUR 2000-WATT-GESELLSCHAFT

MOBILITÄT

## Wirkung von Sharing-Angeboten im Langsamverkehr

2021, FP-1.27

[ZURÜCK ZUR ÜBERSICHT](#)

**Projektleitung**

Dr. Corinne Moser, [corinne.moser@econcept.ch](mailto:corinne.moser@econcept.ch)

**Bearbeitung**

econcept AG  
Universität Zürich Sozialforschungsstelle

**Downloads zum Projekt**

[Zusammenfassung der Arbeit](#)  
[Vollständiger Bericht](#)

Dieses Forschungsprojekt hat analysiert, inwiefern die Nutzung von Sharing-Angeboten für Velos, E-Bikes und E-Trottinette zu Gewohnheitsänderungen im Mobilitätsbereich bei den Nutzern/innen führt. Die Ergebnisse mündeten zusätzlich in einer Potenzialabschätzung dazu, inwiefern Sharing-Angebote als effiziente und suffiziente Fortbewegungsart einen Beitrag zu den übergeordneten Zielen der Verkehrs- und Klimapolitik der Stadt Zürich leisten können.

Sharing-Angebote für E-Scooter, E-Bikes und Velos werden in der Stadt Zürich und in angrenzenden Gemeinden vor allem für Freizeit Zwecke und zum Pendeln genutzt. Kurzfristig ersetzen sie insbesondere Fusswege und Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Sharing-Angebote wurden bei rund 4 Prozent der befragten Nutzer/innen für letzte Wegstrecken genutzt, die mit dem Auto gefahren worden wären, führten aber bei rund 7 Prozent der letzten Wege zu zusätzlichem Verkehr. Längerfristig besteht ein grösseres Potenzial der Sharing-Fahrzeuge für Beiträge zur multimodalen Mobilität, womit sie als Ergänzung statt als Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr fungieren würden, sowie zu einer nachhaltigen städtischen Verkehrs- und Klimapolitik. Neben der positiven Wirkung durch die Substitution von Autofahrten ist längerfristig vor allem auch die Ökobilanz der Sharing-Fahrzeuge ein zentraler Hebel für eine positive Klimawirkung.

Projektwebseite: <https://energieforschung-zuerich.ch/de/projekte/wirkung-von-sharing-angeboten-im-langsamverkehr/>

## Impressum

Wie wirkt die Nutzung von Sharing-Velos, -E-Bikes und -E-Scooter auf die Mobilitätsgewohnheiten der Kund:innen?

**econcept AG**  
Gerechtigkeitsgasse 20  
8001 Zürich  
+41 44 286 75 75  
info@econcept.ch  
www.econcept.ch

**Autorin**  
Corinne Moser

**Kontakt**  
[corinne.moser@econcept.ch](mailto:corinne.moser@econcept.ch)