

# Die Rolle von Shared Mobility in der Mobilitätswende

## Wie sozial inklusiv kann Shared Mobility sein?



# Das Berliner Verkehrsprojekt „Projekt Graefekiez“ forscht zur Neuverteilung von öffentlichem Raum

**Umwidmung von PKW-Flächen**, u.a. zugunsten des Ausbaus von Shared Mobility Stationen.

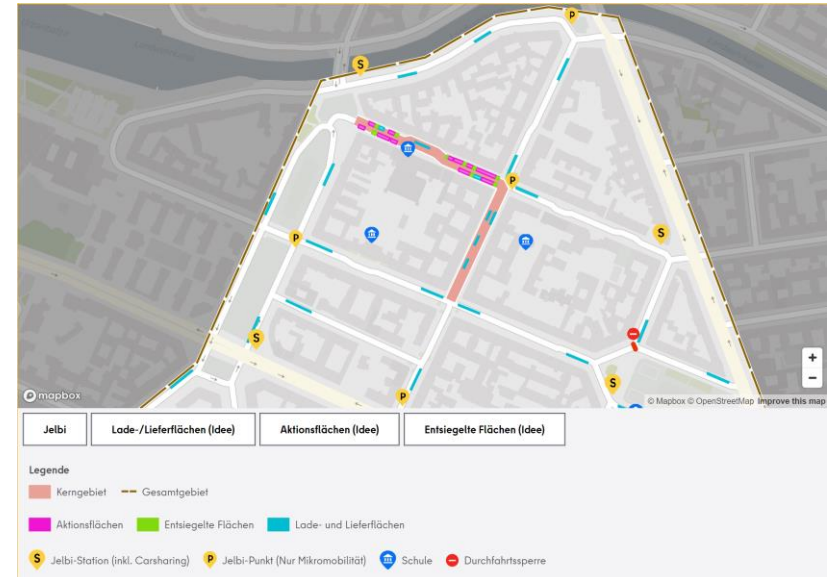
- Erhöhen die umgesetzten Maßnahmen die Akzeptanz von Shared Mobility?
- Werden diese nur exklusiven Personengruppen zur Verfügung gestellt?

## Expert:innen-Interviews:

Durch welche Faktoren wird die Nutzung von Shared Mobility Angeboten beeinflusst?

### Befragung von:

- Shared Mobility Anbietern (Car-, Bike-, Lastenrad-, E-Scooter-Sharing)
- Personen aus der Verkehrspolitik (Kommunal-/Senatsebene in Berlin/Hamburg)
- Wissenschaftler:innen (Mobilitäts-/Ungleichheitsforschung Berlin/Oslo)



# Shared Mobility Dienste adressieren aktuell nur bestimmte Personengruppen

## Carsharing Nutzende sind tendenziell

männlich, jung,  
wohlhabend und  
gut ausgebildet.

(vgl. Aguilera-García et al. 2022: 56)

## Bikesharing Nutzende sind vorwiegend

junge Männer mit  
höherer Bildung  
und höherem Ein-  
kommen, die in  
Innenstädten  
leben.

(vgl. Böcker et al. 2020: 389)

## E-Scooter- Sharing Nutzende sind zumeist

jung (67 %),  
männlich (75 %),  
erwerbstätig (81  
) und haben ein  
hohes Bildungs-  
niveau (40 %).

(vgl. Difu 2022: 9)

## Nutzungsbarrieren:

- Sicherheit, Kosten, physische Gestaltung der Infrastruktur und der Fahrzeuge
- Geringes Einkommen, Care-Arbeit

(vgl. Campisi et al. 2021: 6)

## Zugangshürden:

- Onlineregistrierung
- Besitz eines Smartphones
- Durchführung von Online-Transaktionen

(vgl. Pangbourne et al. 2020: 43)



Führerscheinbesitz  
(Carsharing)

Körperliche  
Verfassung  
(Bikesharing/E-  
Scooter-Sharing)

# Durch verschiedene Maßnahmen könnten Shared Mobility Dienste inklusiver werden

**W:** Verschiedene Angebote, die über Städte und Kommunen, ÖPNV-Anbieter oder Arbeitgeber bereitgestellt werden, können **Erfahrungsräume** schaffen und den Erstkontakt ermöglichen.

**A:** Die Reduktion privater PKW erhöht die **Sichtbarkeit** von Sharing-Fahrzeugen und damit die Auseinandersetzung der Menschen mit diesen.

## Weitere genannte Maßnahmen:

- Finanzielle Anreize
- Subventionierung und Tarifintegration
- Informationskampagnen
- Verfügbarkeiten erhöhen

## Beachtet werden sollten:

- Unterschiedliche Wegezwecke
- Differenzierung der einzelnen Angebote
- Ermöglichung von Beteiligungsprozessen

# Durch die aktive Steuerung von Shared Mobility Diensten könnten diese stärker zur Mobilitätswende beitragen

**P:** Dadurch, dass die Anbieter privatwirtschaftliche Unternehmen sind, liegt es an der Politik, inklusive **Rahmenbedingungen** zu schaffen.

**A:** Bisher fehlt häufig der **politische Wille**, Sharing-Angebote aktiv zu steuern. Nur einzelne Städte zeigen eine große Initiative.

## Beitrag von Shared Mobility:

- Effizientere Nutzung des öffentlichen Raumes
- Erhöhung des Aufenthaltswertes
- Reduzierte Zugangsbarrieren

**W:** Ein sozial ausgewogenes Shared Mobility System zu erschaffen ist eine große Aufgabe, da schon das bestehende Mobilitätssystem **nicht sozial ausgewogen** ist.

**P:** Shared Mobility Angebote müssen nicht alle sozialen Gruppen adressieren, da sie **keine Daseinsvorsorge** sind. Dafür ist der ÖPNV da und entsprechend barrierefrei.



Vielfältiges Potenzial zur Erhöhung der sozialen Inklusivität von Shared Mobility

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



Fabian Nikscha  
Nachwuchsforschungsgruppe MoveMe  
<https://move-me.net/>  
Hochschule für Wirtschaft und Umwelt  
Nürtingen-Geislingen (HfWU)  
[fabian.nikscha@hfwu.de](mailto:fabian.nikscha@hfwu.de)