

SMUSY – Shared Mobility User Survey 2025

SMUSY

SHARED MOBILITY USER SURVEY



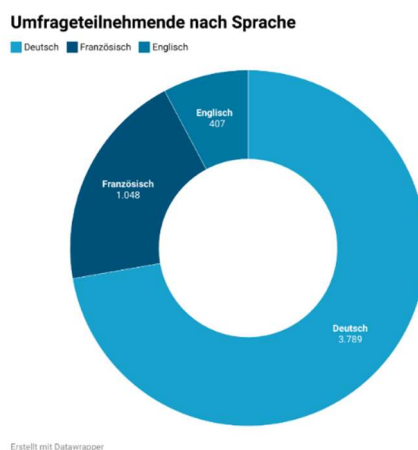
In 2025 hat die Mobilitätsakademie des TCS eine Umfrage bei Nutzenden geteilter Mobilität durchgeführt -die Shared Mobility User Survey SMUSY 2025.

Die SMUSY ist Teil des Programms «Shared Mobility Accelerator», welches vom Bundesamt für Energie (BFE) mit seinem Programm EnergieSchweiz unterstützt wird. Partner der SMUSY 2025 war die SBB. Unterstützt wurde die SMUSY 2025 ebenfalls von der Swiss Alliance for Collaborative Mobility CHACOMO.

Die Umfrage war von Juli bis September online und wurde in Deutsch, Französisch und Englisch angeboten. Der Link zur Umfrage wurde über verschiedene Newsletters (Mobilitätsakademie, CHACOMO, CHACOMO-Mitglieder, SBB, Mobility und weitere) und über die sozialen Medien geteilt.

An der SMUSY teilgenommen und den Fragebogen vollständig ausgefüllt haben 5'243 Personen. Die Umfrageteilnehmenden wurden primär aus dem Kreis der Kundinnen und Kunden der CHACOMO-Mitglieder und von der SBB rekrutiert. Der grösste Teil der Teilnehmenden füllte die Umfrage in Deutsch aus, gefolgt von Französisch und Englisch.

Das durchschnittliche Alter der Umfrageteilnehmenden lag bei 45 Jahren.



Abbildungslegende: Umfrageteilnehmende nach Sprache.

Der Fokus der diesjährigen SMUSY lag auf Fragen zur kombinierten Nutzung von Angeboten geteilter Mobilität (Carsharing, Mikromobilität, eBikes etc.) und Angeboten des öffentlichen Verkehrs.

Insbesondere formulierte die Mobilitätsakademie zusammen mit der SBB Fragestellungen, die folgende Ziele verfolgten:

- Identifikation der Potenziale von kombinierter Mobilität als Teil von intermodalen Reiseketten
- Erhebung von Zahlen, um zukünftige Massnahmen zugunsten geteilter Mobilität (Bereitstellung von Flächen, Marketingmassnahmen) faktenbasiert zu planen und umzusetzen (Bedürfnisanalyse)

- Systematische Quantifizierung einzelner Angebotsformen der Shared Mobility in Kombination mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs (z. B. Carsharing-Fahrzeug direkt am Bahnhof, Mikromobilität für erste/letzte Meile)

Die Umfrage liefert wertvolle Erkenntnisse zur kombinierten Nutzung von Shared Mobility-Angeboten mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs sowie den Mobilitätsmustern an Arbeits- und Wohnort. Aus der Umfrage geht hervor, dass die Zufriedenheit mit dem ÖV grundsätzlich hoch ist und die Bereitschaft, geteilte Mobilität zu nutzen, steigt, sobald eine ausreichende Anzahl an Angeboten vorhanden und sichtbar ist.

Zusammenfassung

Die Resultate lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Ergebnisse zeigen ein differenziertes Bild der Shared Mobility-Nutzung in der Schweiz. Gemessen an der Anzahl Umfrageteilnehmenden ist B2C-Carsharing das Angebot mit den meisten Nutzungen, gefolgt von Mikromobilität und Ridehailing. eCargobike-Sharing und On-Demand-Shuttles sind dagegen in Bezug auf das Angebot und die Anzahl Nutzende Nischen.

Shared Mobility wird häufig mit dem ÖV kombiniert und ist für viele ein Ersatz für das eigene oder eine Ergänzung zum eigenen Auto und beeinflusst die Verkehrsmittelwahl spürbar.

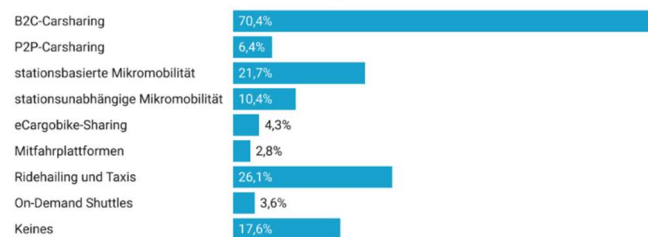
Auffällig ist, dass ein Grossteil der Nutzenden auch ohne Shared Mobility weiterhin ohne eigenes Auto leben würde – das Angebot an Shared Mobility-Diensten erleichtert aber diesen Verzicht. Die Zufriedenheit mit ÖV und Sharing-Angeboten ist hoch, Unterschiede zeigen sich aber zwischen Wohn- und Arbeitsgemeinde.

Analyse

Aus den Antworten lassen sich folgende 10 Kernaussagen herauslesen, wie Carsharing und Mikromobilitätsangebote in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr genutzt werden, wie sich dadurch das Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden verändert und welche Substitutionseffekte sich daraus ergeben.

1. **B2C-Carsharing dominiert:** Rund 70 % der Teilnehmenden nutzten in den letzten 12 Monaten ein Angebot aus dem Bereich B2C-Carsharing. P2P-Carsharing wurde dagegen nur von 6 % genutzt.

Welche der nachfolgenden Shared Mobility-Angebote hast Du in den letzten 12 Monaten genutzt?

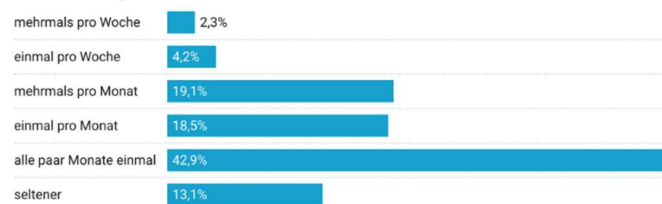


Erstellt mit Datawrapper

Abbildungslegende: Angaben zur Nutzung von Shared Mobility Angeboten (Angaben in %).

2. **Nutzungshäufigkeit Carsharing (B2C + P2P):** Carsharing wird sporadisch bis sehr regelmässig genutzt – 13 % nutzen die Angebote selten, 43 % alle paar Monate, 38 % einmal bis mehrmals pro Monat, 6 % wöchentlich oder öfter.

Wie häufig hast du ein Carsharing-Angebot in den letzten 12 Monaten genutzt?



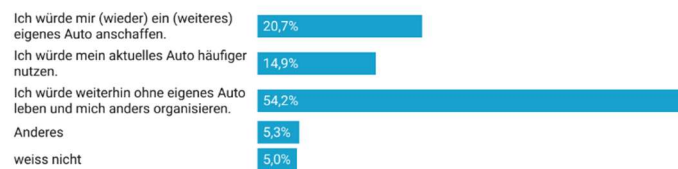
Erstellt mit Datawrapper

Abbildungslegende: Angaben zur Nutzung von Carsharing-Angeboten.

3. **Verhaltensänderungen durch Carsharing (B2C + P2P):** Die Nutzung von Carsharing-Angeboten führt bei 40 % der Teilnehmenden zu weniger privaten Autofahrten, zu einer Zunahme bei den zu Fuss zurückgelegten Strecken (+22 %), zu einer Zunahme bei den Zugfahrten (+30 %) und bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (+24 %). Zudem wird häufiger das Velo genutzt (+24 %).

4. **Substitutionseffekt:** Wenn es Carsharing nicht gäbe, würden 20 % der Befragten wieder ein Auto anschaffen, 15 % würden das bestehende häufiger nutzen – aber 54 % würden weiterhin ohne Auto leben und die Strecken mit alternativen Angeboten zurücklegen wollen.

Angenommen, es gäbe Carsharing nicht mehr: Wie würde sich dein Mobilitätsverhalten im Hinblick auf ein eigenes Auto verändern?

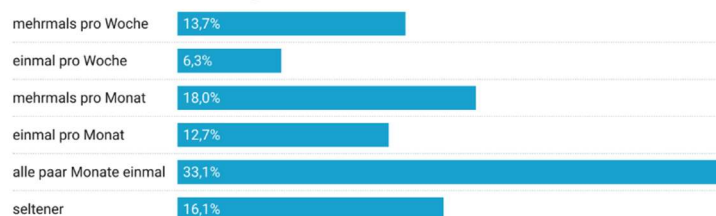


Erstellt mit Datawrapper

Abbildungslegende: Angaben zur Verhaltensänderung ohne Carsharing-Angebote.

5. **Kombination Carsharing + ÖV:** Die Mehrheit der Umfrageteilnehmenden nutzt Carsharing nur selten in direkter Kombination mit Zug oder Tram/Bus. Häufig ist die Nutzung nicht systematisch intermodal. Dennoch werden mehr Fahrten kombiniert, wenn jemand mit einem Carsharing-Fahrzeug unterwegs ist als wenn jemand mit dem Auto im Privatbesitz unterwegs ist. 11 % kombinieren meistens die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs mit dem Zug und 20 % kombinieren die Fahrt mit einem Carsharing-Fahrzeug zur Hälfte bis zu einem Viertel mit dem Zug. Die Kombination «Carsharing und Zug» geschieht häufiger als «Carsharing und öffentlicher Nahverkehr».
6. **Nutzungshäufigkeit Mikromobilität:** Mikromobilitätsangebote werden von fast 20 % der Befragten einmal oder mehrmals pro Woche genutzt, 30 % nutzen Mikromobilitätsangebote einmal bis mehrmals pro Monat, 33 % nutzen nur alle paar Monate ein Mikromobilitätsangebot und 16 % noch seltener.

Wie häufig hast du ein Mikromobilitätsangebot in den letzten 12 Monaten genutzt?



Erstellt mit Datawrapper

Abbildungslegende: Angaben zur Nutzung von Mikromobilitätsangeboten.

7. **Effekte geteilte Mikromobilität:** Die geteilte Mikromobilität substituiert Fusswege zu 30 % und Bus- und Tramfahrten zu 38 %. Die geteilte Mikromobilität hat keinen signifikanter Einfluss auf die Zugnutzung, aber 25 % der Teilnehmenden gaben an, geteilte Mikromobilität regelmässig mit einer Zugfahrt zu kombinieren, weitere 15 % der Antwortenden kombinieren Zug und geteilte Mikromobilität gelegentlich. Ausserdem kombinieren 16 % der Umfrageteilnehmenden regelmässig geteilte Mikromobilität mit dem öffentlichen Nahverkehr und weitere 12 % gelegentlich. Weiter stärkt die geteilte Mikromobilität (Bikesharing) die Velonutzung um 32 % und senkt die Autonutzung um 22 %. Ohne die Sharing-Angebote im Bereich Mikromobilität würden 11 % der Antwortenden häufiger das eigene Auto nutzen und rund 5 % würden sich ein eigenes Auto anschaffen.
8. **eCargobike-Sharing:** Die Nutzung von eCargobike-Sharing ist sehr unregelmässig. Ein Drittel der Umfrageteilnehmenden, die ein eCargobike nutzen, gaben an, dank des Angebots weniger Auto zu fahren.
9. **Effekte Ridehailing/Taxis:** Ridehailing- und Taxiangebote werden von 50 % der Umfrageteilnehmenden nur sporadisch genutzt („alle paar Monate“), dies eher ergänzend zu den anderen Angeboten. Ridehailing/Taxis haben ein eher geringes Substitutionspotenzial, am ehesten kann eine Reduktion von Fahrten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs (-17 %; «weniger» oder «viel weniger») und eine Reduktion der Autonutzung (-16 %, «weniger» oder «viel weniger») beobachtet werden. 9 % der Umfrageteilnehmenden gaben an, dass sie sich ein eigenes Auto kaufen würden, wenn es Ridehailing- und Taxiangebote nicht mehr geben würde, 13 % würden das eigene Auto häufiger nutzen.
10. **Zufriedenheit und Bekanntheit:** Shared Mobility-Angebote werden von über 70 % der Umfrageteilnehmenden mit „gut“ oder „sehr gut“ bewertet (Wohnort: Ø 4.1/5). ÖV erhält sogar noch leicht höhere Werte (Ø 4.2/5). Sharing-Angebote sind am Wohnort bekannter als am Arbeitsort: Nur 8 % der Teilnehmenden kennen kein Sharing-Angebot an ihrem Wohnort, hingegen kennen 18 % der Teilnehmenden kein Sharing-Angebot an ihrem Arbeitsort.

Wie bewertest du das Shared Mobility-Angebot in der Gemeinde bzw. Stadt, in der du wohnst?



Erstellt mit Datawrapper

Abbildungslegende: Angaben zur Zufriedenheit mit dem Shared Mobility-Angebot am Wohnort.

Die Auswertung der Umfrageergebnisse lässt folgende **Interpretationen** zu:

- **Carsharing als Schlüsselangebot:** Angebote wie solche von «Mobility» oder weiterer Carsharing-Anbieter sind das Rückgrat der Shared Mobility in der Schweiz bezüglich Bekanntheit und Nutzungshäufigkeit. Es gibt viele Nutzende von Carsharing-Angeboten, die Nutzung ist häufig regelmässig. Das spricht für die Rolle als «Autoersatz».
- **Stabilisator für autofreie Haushalte:** Viele Befragte könnten sich vorstellen, auch ohne Sharing-Angebote kein eigenes Auto zu besitzen. Die Angebote geteilter Mobilität helfen aber, autofrei zu leben. Angebote geteilter Mobilität reduzieren somit die Eintrittshürde, kein Auto zu besitzen.
- **Mikromobilität als Ergänzung, nicht als Ersatz:** Viele Sharing-Angebote werden als Ergänzung zu bestehenden Mobilitätsangeboten (z. B. ÖV) genutzt und haben daher eine hohe Bedeutung für flexible Stadtmobilität.
- **Nischenangebote (eCargobike-Sharing, On-Demand-Angebote):** Die Anzahl Nutzungen von Angeboten im Bereich eCargobike-Sharing und von On-Demand-Lösungen ist eher gering, die Wirkung ist aber qualitativ relevant (z. B. dient ein eCargobike als Ersatz für das Familienauto).
- **ÖV bleibt Rückgrat:** Die hohe Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr und der hohe Kombinationswert zeigen, dass Shared Mobility-Angebote klar als Ergänzung zum ÖV-Angebot und nicht als Ersatz desselben wahrgenommen werden.
- **Unterschied Wohn-/Arbeitsort:** Am Arbeits- oder Ausbildungsort ist das Wissen um Shared Mobility-Angebote tiefer als am Wohnort. Es besteht Potenzial für bessere Sichtbarkeit von Shared Mobility-Angeboten an Ausbildungs- und Arbeitsorten.

Aus der Analyse der Antworten lassen sich folgende **Handlungsempfehlungen** ableiten:

1. **Carsharing ausbauen, auch in kleineren Gemeinden,** da Nachfrage besteht.
2. **Förderung P2P-Carsharing,** um ungenutzte Privatfahrzeuge zu aktivieren – bisher noch weniger bekannt.
3. **Stärkere Integration mit ÖV** (z. B. kombinierte Abos, digitale Integration), da Potenzial noch vorhanden.
4. **Mikromobilität gezielt steuern:** Gute Ergänzung, Fokus auf ÖV-Feeder und Kurzstrecken.
5. **eCargobike-Sharing weiterentwickeln** als Nischenlösung für Familien und Gewerbe.
6. **On-Demand-Services regional koordinieren** –Potenzial v. a. in Randregionen.
7. **Bewusstseinsarbeit in Arbeitsgemeinden** (z. B. Firmenmobilitätspakete).
8. **Pendlerfokus:** Ausbau von E-Bike-Flotten, Sharing-Lösungen für Arbeitswege.