

Literaturrecherche zur Nutzerakzeptanz von ODM-Ride-Hailing- und ODM-Ride- Pooling-Diensten

Bachelor's Thesis von Hillary Hanssen Marquez

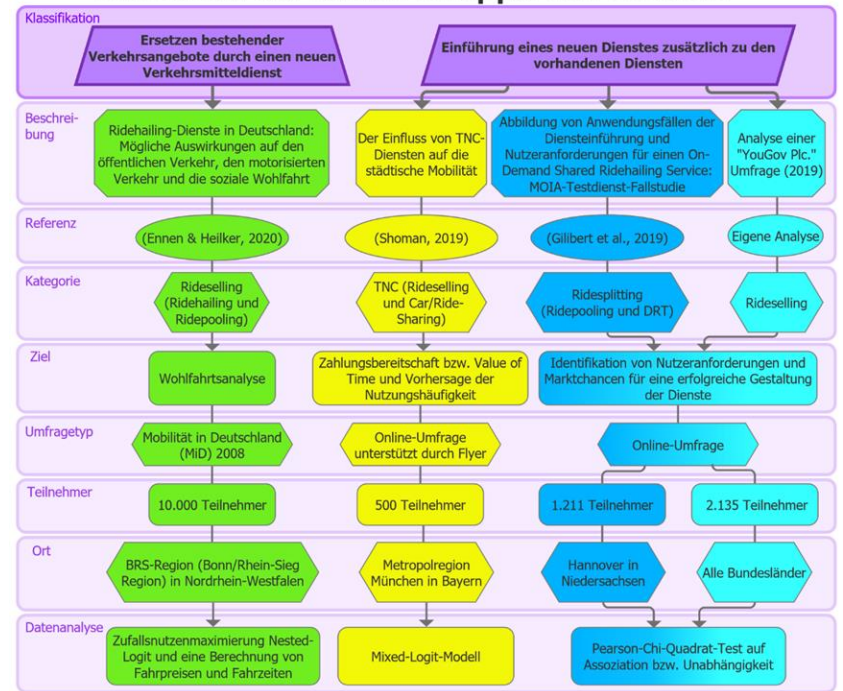
Mentoren:

Dipl.-Phys. Florian Dandl
M.Sc. Roman Engelhardt

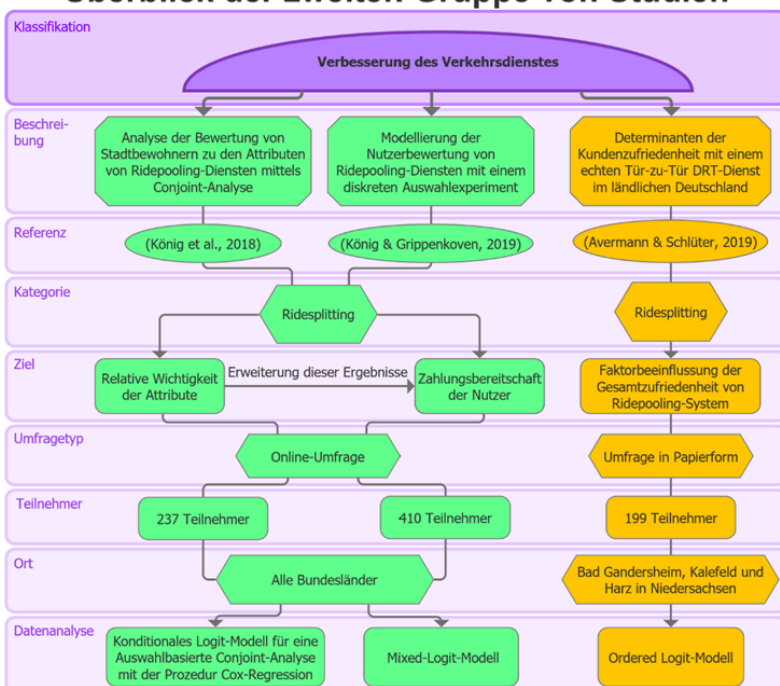
Objekt-, Subjekt- und Kontextbezogenheit der Akzeptanz des Rideselling-Dienstes anhand der gewählten Studien		(Ennen & Heilker, 2020)	(Shoman, 2019)	(Gilibert et al., 2019)	Eigene Analyse aus der Umfrage YouGov Plc. (2019)	(König et al., 2018)	(König & Grippenkov, 2019)	(Avermann & Schlüter, 2019)
Einflussfaktoren vom Akzeptanzsubjekt	Soziodemografische Faktoren	Geschlecht	★	★	★	★	★	★
		Alter	★	★	★	★	★	★
		Berufsstatus	★	★	★	★	★	★
		Bildungsgrad	★	★	★	★	★	★
		Gebietstyp (städtisch, vorstädtisch, ländlich)/Wohnort (Bundesland)	★	★	★	★	★	★
		Haushaltseinkommen	★	★	★	★	★	★
		Haushaltsgröße (Personen)	★	★	★	★	★	★
		Behinderung	★	★	★	★	★	★
		Führerschein	★	★	★	★	★	★
		PKW-Besitz	★	★	★	★	★	★
		Motorrad-Besitz	★	★	★	★	★	★
		Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltstelle	★	★	★	★	★	★
		Wohnzeit in München	★	★	★	★	★	★
	Nutzungshäufigkeit der Transportarten/des Dienstes	★	★	★	★	★	★	
Wissen, Erfahrungen, Einstellungen, Haltung und Wertvorstellung	Dienstanzforderung	★	★	★	★	★	★	
	Verständnis vom Dienstkonzept und Dienstexistenz	★	★	★	★	★	★	
	Bewertung zur Zufriedenheit	★	★	★	★	★	★	
	Meinung über ökologische Einwirkung des Dienstes, über Privatsphäreinstellungen des Dienstes und über die Behandlung seiner Fahrer	★	★	★	★	★	★	
Akzeptanzobjekt	Kosten und Nutzen	Individuell	Preis	★	★	★	★	★
		Fahrtzeit	★	★	★	★	★	
		Laufweg/Buchungszeitpunkt/Verschiebung der Abfahrtszeit/Informationsbereitstellung	★	★	★	★	★	
	Bedienfreundlichkeit / Benutzbarkeit	finanziell: Fahrtzeit Fahrer	★	★	★	★	★	
		gesellschaftlich: Bevölkerungsdichte (wegen Parkkosten)	★	★	★	★	★	
individuelle und gesellschaftliche Risiken:	Wartzeit/Anwesenheit anderer Fahrgäste/Bus-Einstiegsleichtigkeit	★	★	★	★	★		
	ökologisch: Voraussichtliche Änderung der motorisierten Fahrzeugkilometer	★	★	★	★	★		
Kontext	Auf Subjekt/Markt bezogener Kontext (gesamtgemeinschaftlich)	Zuverlässigkeit: Nutzung des Dienstes bei zeitkritische Fahrten	★	★	★	★	★	
		sozialräumliche Kontexte und Bezüge: Value of Time/Zahlungsbereitschaft	★	★	★	★	★	
Kontext	Auf Subjekt/Markt bezogener Kontext (gesamtgesellschaftlich)	Prognostizierte Nutzungshäufigkeit der Transportarten	★	★	★	★	★	
		Wohlfahrtsanalyse	★	★	★	★	★	

Um die Nutzerakzeptanz von Rideselling-Diensten wie Ridehailing und Ridepooling in Deutschland zu untersuchen, werden in dieser Arbeit sechs Studien analysiert und es wird auch eine eigene Analyse durchgeführt. In diesen Studien werden Unterschiede und Ähnlichkeiten im Zusammenhang mit den Einflussfaktoren der Akzeptanz analysiert. Obwohl der Fokus dieser Arbeit auf der Nutzerakzeptanz bzw. dem Akzeptanzsubjekt von Rideselling-Diensten liegt, sind diese vom Akzeptanzobjekt und dem Kontext abhängig und werden auch in der Arbeit berücksichtigt. Diese Studien beziehen sich auf einen deutschen Kontext, da es anhand der konkreten Kontextfaktoren Deutschlands keinen gleichwertigen Vergleich zu anderen Ländern gibt. In der ersten Abbildung ist eine Übersicht der Studien in Abhängigkeit von den betrachteten Einflussfaktoren dargestellt. Hier ist zu erkennen, dass Geschlecht und Alter in allen Studien beachtet wurden. Jede Studie erhält jeweils eine eigene Referenzfarbe, wobei König et al. (2019) und König & Grippenkov (2019) mit derselben Farbe dargestellt sind, da die zweite Studie eine Ergänzung der ersten ist.

Überblick der ersten Gruppe von Studien



Überblick der zweiten Gruppe von Studien



Ein Ziel dieser Arbeit ist auch die Ergebnisse der ausgewählten Studien hinsichtlich des gesellschaftlichen Nutzens zu beurteilen. Nach der Studie von Ennen und Heilker (2020) sind Rideselling-Dienste für die Gesellschaft insgesamt vorteilhaft, obwohl durch die prognostizierten Änderungen der Nutzungshäufigkeit eine Zunahme der motorisierten Fahrzeugkilometer verursacht wird. Auf Grund der festgestellten Zahlungsbereitschaft bei Shoman (2019) und der festgestellten Präferenzen der Teilnehmer bei Gilibert et al. (2019) kann geschlossen werden, dass Rideselling-Dienste einen größeren Profit durch nicht zeitkritische Fahrtzwecke erzielen könnten. Aus der eigenen Analyse der Umfrage von YouGov Plc. (2019) geht hervor, dass viele Menschen, die meisten davon ältere Personen, noch nie von Uber gehört haben. Hier besteht für diese Dienste ein großes Potential an Nutzern, die vielleicht aufgrund ihres körperlichen Zustands nicht mehr fahren können. Diese Aussage wird durch die Ergebnisse von König et al. (2018) verstärkt, wobei die Rideselling-Dienste bessere Marktchancen in Stadtteilen mit einem hohen Altersdurchschnitt hätten, wenn sie eine kürzere Laufzeit anbieten würden.