

# ENGAGIERT MOBIL



Regionalisierung von Carsharing

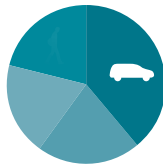


## 1. VERKEHR,

vor allem der motorisierte Individualverkehr MIV, ist ein zunehmender Umwelt- und Klimaschädiger. Eine nachhaltige Verkehrsplanung strebt daher die Vermeidung unnötigen Verkehrs, eine ressourcenschonendere Gestaltung von Verkehr sowie eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, v.a. den ÖPNV an.

In Klein- und Mittelstädten besteht nun die Problematik, dass der ÖPNV nicht uneingeschränkt zeitlich und räumlich Angebote bietet. Damit bleiben die Abhängigkeit von einem PKW sowie häufig dessen Besitz und Nutzung die Folge - alternative Verkehrsmittel fallen aus dem Blickfeld.

Um dennoch einen attraktiven ÖPNV in Klein- und Mittelstädten anbieten zu können ist es wichtig, ergänzende Verkehrsangebote zu fördern. Das ermöglicht einen multimodalen Verkehr, der effizient und umweltfreundlich ist.



## → 2. LÖSUNGSVORSCHLAG

Dieses Projekt setzt bei alternativen PKW-Nutzungskonzepten an, um den PKW-Besitz als wichtigen Faktor der Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Aufgrund der gelegentlichen Notwendigkeit der Autonutzung ist davon auszugehen, dass die Einwohner hierin das zentrale ergänzende Verkehrsangebot sehen.

Ein bewährtes Konzept hierfür ist Carsharing, die organisierte gemeinschaftliche Form der Autonutzung, das nachweislich den PKW-Besitz verringert und die Nutzung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erhöht.

Hervorgegangen ist Carsharing als Mischform aus Bürgerengagement und Marktdienstleistung in den 1980er Jahren. Es bietet eine Vielzahl von Vorteilen für Nutzer (z.B. Variabilität, Komfort, Kosten- und Zeitersparnisse) und die Kommunen (z.B. freier öffentlicher Raum aufgrund weniger Fahrzeuge, mehr Fußgänger/Radfahrer).

## 3. SCHWIERIGKEITEN VON CARSHARING IN KLEIN- UND MITTELSTÄDTEN

In vielen Großstädten ist Carsharing „marktgetrieben“ und eine zunehmend professionalisierte Dienstleistung. Anders ist die Situation in Klein- und Mittelstädten.

Die für den erfolgreichen Betrieb des Carsharing notwendige kritische Masse an Nutzern und die nötige wirtschaftlich Tragfähigkeit der Carsharing Organisation ist zu Beginn nicht alleine durch den Markt zu generieren. Drei grundsätzliche Hemmnisse können als Ursache ausgemacht werden:

- 1 Individuelle Hemmnisse: fehlendes Wissen und keine Erfahrungen bei potentiellen Nutzern**
- 2 Operative Hemmnisse: eingeschränktes Fahrzeugangebot und große Distanzen zu Fahrzeugen sind keine Motivation zur Nutzung**
- 3 Institutionelle Hemmnisse: fehlendes Wissen sowie Widersprüche in der (kommunalen) Verkehrsplanung**



© Mobility Genossenschaft Schweiz

# ENGAGIERT MOBIL



Regionalisierung von Carsharing

## DIE PROJEKTZIELE

Neben dem langfristigen Ziel, eine verstärkte Nutzung des Umweltverbundes zu erreichen, verfolgt das Projekt ganz konkret folgende Ziele:

- Verbesserung des Wissenstandes zu Carsharing in Klein- und Mittelstädten
- Vernetzung lokaler Interessenten und Akteure als Basis einer erfolgreichen Kooperation beim Carsharing-Aufbau
- Neue und bestehende Carsharing-Initiativen vor Ort bei Aufbau und Entwicklung eines Angebots unterstützen
- Erarbeitung von Best-Practise Beispielen, um das erarbeitete Konzept überregional anwenden zu können

## DIE ZIELGRUPPEN

Das Projekt richtet sich vornehmlich an die Akteure, die für die positive Entwicklung eines Carsharing-Angebots von Bedeutung sind. Hierzu gehören neben den privaten und gewerblichen Verkehrsteilnehmern eine Reihe weiterer Gruppen:

- Kommunalverwaltungen
- Organisatoren des ÖPNV
- Carsharing-Organisationen
- Wohnungsanbieter
- Umweltverbände, Vereine, Kirchen
- Tourismusverbände

## DIE PROJEKTUMSETZUNG

Das Projekt untersucht einleitend die Ansätze existierender Carsharing-Projekte in Klein- und Mittelstädten und ergänzt diese um weitere Maßnahmen, um für jede Zielgruppe allgemeingültige Maßnahmenpakete zu gestalten.

Diese theoretische Abhandlung bildet aber nur die Basis, um in zwei ausgewählten Kommunen die Maßnahmen modellhaft umzusetzen und ganz konkrete Carsharing-Angebote zu entwickeln.

Der dabei gewählte akteursorientierte Ansatz bietet den Vorteil, die erarbeiteten allgemeinen Maßnahmenpakete den lokalen Bedingungen anzupassen, mit den Entscheidungsträgern vor Ort zu diskutieren und sie während der Implementierung der Maßnahmen zu begleiten.

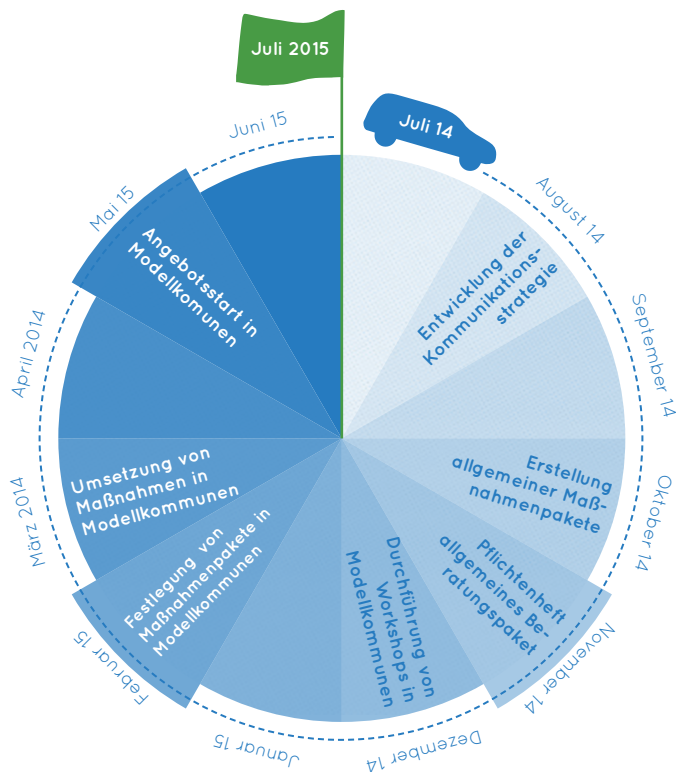
Auf diesem Weg ist ein zeitnaher Start eines Carsharing-Angebots und seine langfristig positive Entwicklung auch in Klein- und Mittelstädten möglich.



© David Pfeil

## ZEITPLAN

Das Projekt, das im Juli 2014 startet, wird in seiner einjährigen Projektlaufzeit drei inhaltliche Meilensteine erzielen.



## ÜBERBLICK

- ✓ **engagiert mobil** um eine Verkehrswende in Klein- und Mittelstädten voranzutreiben
- ✓ **engagiert mobil** um den Umweltverbund zu stärken
- ✓ **engagiert mobil** um Carsharing in kleinen Kommunen bekannt(er) zu machen
- ✓ **engagiert mobil** um Akteure vor Ort bei der Etablierung von Carsharing zu unterstützen
- ✓ **engagiert mobil** um Menschen auch ohne eigenes Auto mobil zu machen

## BETEILIGTE PARTNER / MODELLKOMMUNEN

- Verkehrswende in Kleinen Städten e.V.
- Bundesverband Carsharing e.V.
- Stadtlabor - Stadt-/Verkehrs-/Regionalplanung
- Probst & Consorten - ÖPNV-Beratung
- Stadt Gera
- Stadt Gotha
- teilAuto Carsharing Mitteldeutschland



© Miniatur Wunderland Hamburg GmbH

# ENGAGIERT MOBIL



Regionalisierung von Carsharing

Ein Projekt des

## **VERKEHRSWENDE IN KLEINEN STÄDTEN e.V.**

Peterssteinweg 18

04107 Leipzig

0345 / 44 500 400

[www.verkehrswende-ev.de](http://www.verkehrswende-ev.de)

[www.gs.is.gd/engagiert](http://www.gs.is.gd/engagiert)

[info@verkehrswende-ev.de](mailto:info@verkehrswende-ev.de)

### **Spendenkonto:**

GLS Bank AG

IBAN: DE58 4306 0967 1124 9661 01

BIC: GENODEM1GLS

Verwendungszweck : **Spendername und Adresse**

### **Förderhinweis:**

**DIESES PROJEKT WURDE GEFÖRDERT VON:**



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit

**Umwelt  
Bundesamt**

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den AutorInnen.