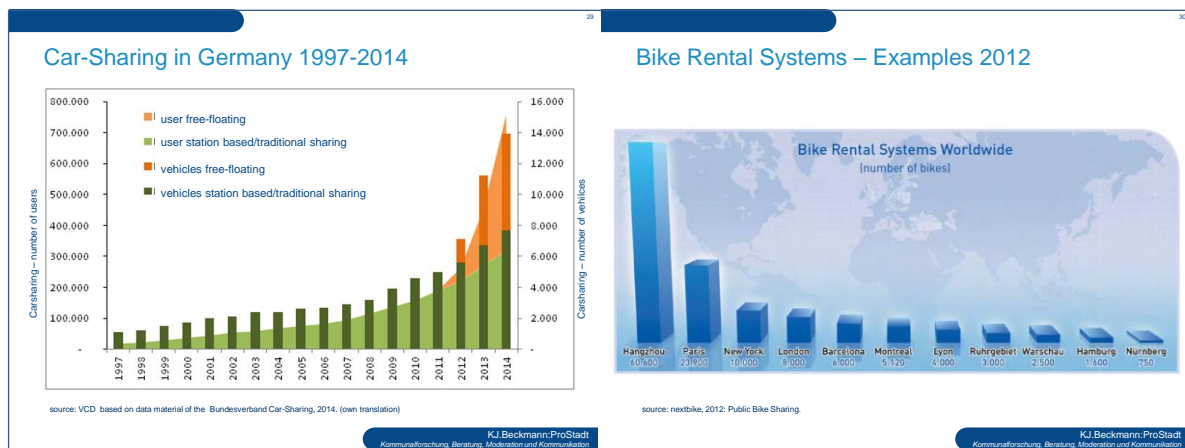


## Entwicklung des (stationsbasierten) Car-Sharing in Deutschland; Bike-Sharing im weltweiten Vergleich



Darstellung links: Bundesverband Car-Sharing (2014): Jahresbericht 2012/2013. eigene Übersetzung.; Darstellung rechts: nextbike (2012): Public Bike Sharing

Nachhaltiger Stadt- und Regionsverkehr ist durch innovative Merkmale und Handlungsmöglichkeiten geprägt:

- „Erreichbarkeit wichtiger als Geschwindigkeit“ (kompakte Siedlungsstruktur, Mischung, polyzentrische Stadtstruktur),
- Erweiterung des Wahl-Set der Mobilitätsoptionen und Informationen („Apps“),
- Neue Prinzipien der Stadt-/Regions-/Ballungsraummobilität
  - „Benutzen“ statt/und „Besitzen“ (Sharing-Konzepte)
  - Unterscheidung Stadt-/Ballungsraum-Pkw und Fern-Pkw
  - Erweiterung intermodaler Angebote; Förderung Multimodalität ,
- gedämpfter Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz in „Motorisierungsjahrgängen“,
- Einsatz Elektro-Fahrräder zur Erweiterung der Einsatzbereiche von Fahrrädern (Entfernung, Topographie),
- Einsatz von Elektrofahrzeugen (batterie-elektrische Fahrzeuge, Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge, ...), aber nicht 1:1-Ersatz verbrennungsmotorischer Fahrzeuge,
- Einsatz effizienzgesteigerter verbrennungsmotorisierter Fahrzeuge,
- Elektro-Fahrzeuge auch im Liefer-/Verteilerverkehr,

Förderung neuer „Mobilitätskultur“ (Standortberatung, Mobilitätsberatung, Mobilitätsmanagement).

## HANDLUNGSANSÄTZE VERKEHR/MOBILITÄT

Insgesamt stellen die veränderten Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung fördernde Bedingungen für ein zukunftsfähiges Verkehrsverhalten in den Städten/Metropolen dar. Es sind dies

- Renaissance der Städte,
- Nahraummobilität (Fuß- und Fahrradverkehr),
- Differenzierung der Fahrzeugangebote („Stadtauto“, „Fernreiseauto“; Fahrrad, Pedelec, E-Bike),
- Fahrzeugbenutzung statt Fahrzeugbesitz (Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten, Car2go, Call-a-(E)Bike),
- Multimodalität,
- Intermodalität,
- Flexibilität der Nutzbarkeit (integrierte Dienste, Whats App, Flatrates).

Es eröffnen sich somit Optionen für eine postfossile Mobilität und die Herausbildung einer neuen – nachhaltigen, energieeffizienten, klimaschonenden – „städtischen Mobilitätskultur“. Dies drückt sich beispielsweise im Verkehrskonzept Zürich „Stadtverkehr 2025“ aus in

- einer Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes von 70% auf 80% der täglichen Wege der Züricher Bevölkerung,
- einem Verzicht auf Kapazitätserhöhungen im MIV-Netz,
- einer Steigerung der Qualität öffentlicher Räume und
- einem verstärkten Schutz der Bevölkerung gegenüber verkehrsbedingten Immissionen

Die Ziele und Prinzipien sind durch einen Bürgerentscheid in der Gemeindeordnung von Zürich fixiert worden (Abbildung 20).

### Gemeindeordnung Zürich (Auszüge)

31

## Gemeindeordnung Zürich (Art. 2<sup>quinqüies</sup> und Art. 124)

- **<sup>1</sup>Die Stadt Zürich trifft Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.**
- **<sup>2</sup>Die Stadt Zürich setzt konsequent auf den ÖV, Fuß- und Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des ÖV und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang oder parallel der Hauptachsen.**
- **<sup>3</sup>Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstraßen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.**
- **Der prozentuale Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis zehn Jahre nach Inkrafttreten von Art. 2<sup>quinqüies</sup> (neu) um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden; massgebend sind dabei die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet bezüglich des Gesamtverkehrs. Die Stadt Zürich trifft dazu die notwendigen Massnahmen und veröffentlicht jährlich einen Zwischenbericht.**

K.J.Beckmann:ProStadt  
 Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

(eigene Darstellung)

Der Aktionsplan besteht aus verschiedenen koordinierten Elementen – unter anderem:

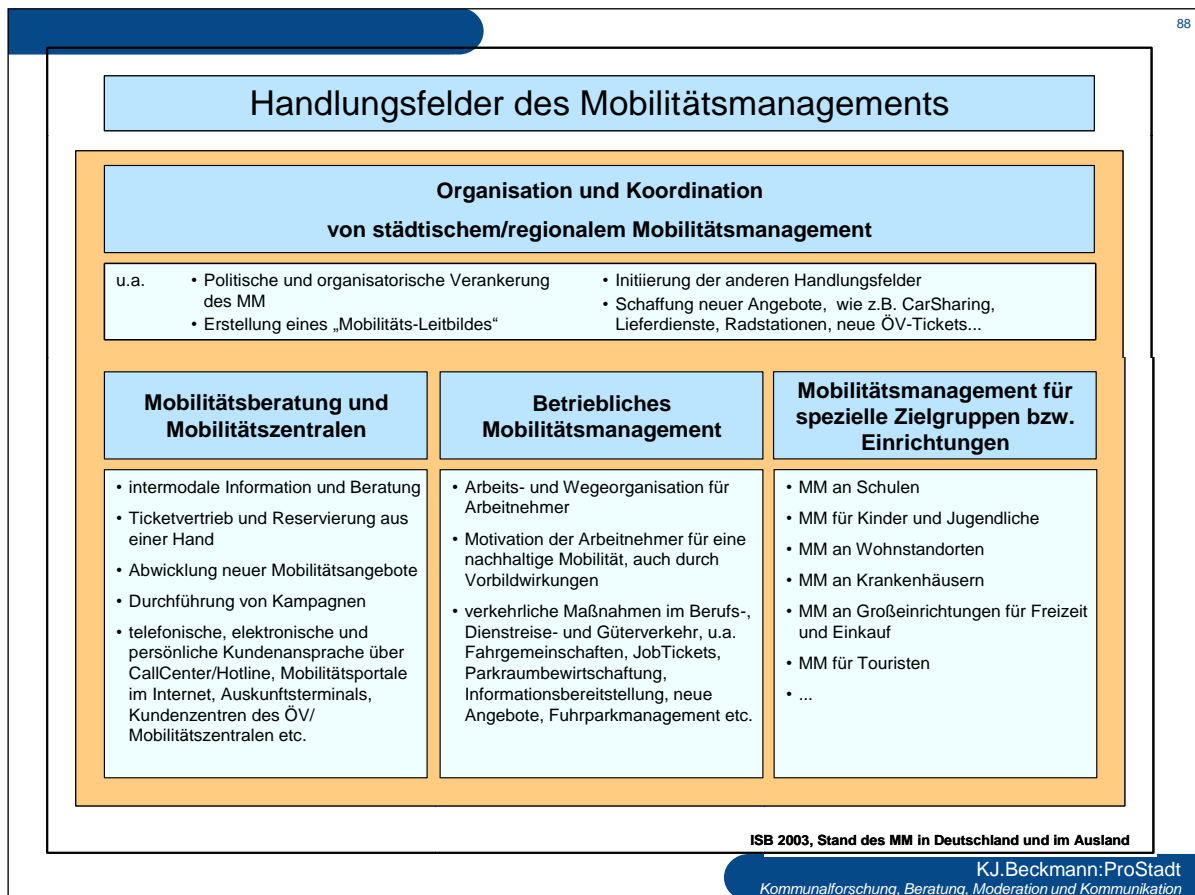
- dem Plan der Netzentwicklung und des Ausbaus des Trolley-Busses der Verkehrsbetriebe Zürich,
- Materplan Velo,
- Konzept Parkraumbewirtschaftung,
- Konzept Mobilitätsberater,
- Maßnahmen zur Straßenlärmsanierung.

Die Handlungsansätze zur Ausgestaltung innovativer Verkehrslösungen sind vielfältig und können/müssen ortsspezifisch eingesetzt werden:

- Stärkung der Nahraummobilität (z.B. Straßenumgestaltung, Shared Space),
- Leihfahrräder mit
  - Elektro-Hilfsmotor (Pedelec, E-Bike)
  - Standortflexibilität und elektronischer Standortidentifikation und Vorbuchung (Call a Bike),
- Velo-Parken
  - an ÖV-Haltestellen
  - in Stadt,
- Elektro-Fahrzeuge (ÖV, Auto, Fahrrad),
- integrierte Mobilitätskarten (Leihfahrzeuge, ÖV-Karte, Parkgebühren),
- Intelligente Bezahlssysteme,
- Informationsketten („begleitend“, „vorbereitend“),
- Parkraummanagement,
- Leihfahrzeuge, Car-Sharing (car2go, car2gether, Flinkster, Stadtmobil,...).

Dabei ist eine umfassende Einbindung in ein Mobilitätsmanagement (Abbildung 21) und in eine parallele Ausgestaltung von Informations-Kommunikations-Netzen (Abbildung 22) unverzichtbar.

## Integration in Mobilitätsmanagement, Handlungsfeld



Quelle: ISB (2003): Stand des Mobilitätsmanagements in Deutschland und im Ausland

Digitale Infrastruktur als verbindendes und steuerndes Element

Digitale Infrastruktur für E-Mobilität als nachhaltiges Differenzierungsmerkmal



Abbildungsquelle: Wilhelm Kistner, 2011: „Elektromobilität novelliert den Vertrieb im Automobilmarkt“, S. 48.

KJ.Beckmann:ProStadt  
Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation

Abbildungsquelle: Wilhelm Kistner, 2011: „Elektromobilität novelliert den Vertrieb im Automobilmarkt“, S. 48.

Eine besondere Bedeutung haben „Flat-Rate-Angebote“ im Mobilitätsbereich durch Verknüpfung von Monats-/Jahres-Abonnements des ÖPNV, verknüpft mit Car-Sharing-Angeboten sowie Bike-Sharing Angeboten (Abbildungen 23 und 24) , die eine multimodale Nutzung der Angebote durch integrierte Information, integrierte Abrechnung wie auch spontane Zugangsmöglichkeiten ermöglichen.

Integrierte Mobilitätsangebote

Abbildungsquellen links: [www.car2go.com](http://www.car2go.com), <http://www.steig-ein.de>, Flyer: Rheinbahn,2012.; Abbildungen rechts: Fotos: C. Albrecht / J. Thiemann-Linden, Flyer: [www.bemobility.de](http://www.bemobility.de)

## Bausteine innovativer Mobilitätsangebote

### INTEGRATION FAHRRAD - ÖPNV

**VORTEILE**  
 - Erhöhter ÖPNV-Benutzungsgrad  
 - Erhöhte Flexibilität  
 - Erhöhte Attraktivität  
 - Erhöhte Kapazität

**NACHTEILE**  
 - Erhöhter Platzbedarf  
 - Erhöhter Wartungsbedarf  
 - Erhöhter Verschleiß  
 - Erhöhter Lärm

**ORGANISATION / WECHSEL**  
 - Erhöhter Koordinationsbedarf  
 - Erhöhter Informationsbedarf  
 - Erhöhter Personalsbedarf  
 - Erhöhter Kostenbedarf

**EINZELNE MASSEN**  
 - Erhöhter Platzbedarf  
 - Erhöhter Verschleiß  
 - Erhöhter Lärm  
 - Erhöhter Verschleiß

### Bicing Barcelona

Seit 2007  
 - 6000 Räder  
 - 400 Stationen  
 - 180.000 registrierte Benutzer (2008)  
 - > 13,5 Mio. Fahrten (2008)

> Finanzierung durch kommunale Parkraumbewirtschaftung „Area Verde“ (5,5 Mio € p.a.)  
 > Betreiber Clear Channel  
 > Jahreskarte 30 Euro  
 > erste halbe Std. frei  
 > weitere halbe Std. 50 Cent

Quelle: Bracher, „Lehrjahre als globaler Trend? Valenton in Paris? Modellversuch in Deutschland“, 2010.

### Pedelects

Quelle: Bracher, „Was können wir von unseren Nachbarn lernen?“, Juni 2010.

### Car2Go

car2go  
Geschäftsgebiet

Quelle: Bracher, „Was können wir von unseren Nachbarn lernen?“, Juni 2010.

### „Shared Space“ – Beispiel Chambéry: viele Mischverkehrsflächen seit 20 Jahren

Quelle: Bracher, „Was können wir von unseren Nachbarn lernen?“, Juni 2010.

verschiedene Quellen

## FAZIT

Ein zukunftsfähiger Stadtverkehr setzt eine Erweiterung der Mobilitäts Optionen voraus, die zunehmend auch mit Handlungsansätzen der Wohnraumversorgung verbunden sein müssen:

- Erhaltung, Aufwertung und Erweiterung der Nahraumausstattung mit Nutzungsoptionen (Arbeit, Ausbildung, soziale Infrastruktur, Versorgung, Dienstleistung, Freizeit, Erholung,...),
- Stärkung der Nahraum-Verkehrsmittel Fußverkehr und Fahrradverkehr,
- Erweiterung der Ausdehnungs- und Nutzungsbereiche für Zweiräder durch Elektro-Fahrräder (Pedelects, E-Bikes, Segways): Erreichbarkeit, physische Belastung, Zuladung,
- Car-Sharing, Mietfahrzeuge („Benutzen statt Besitzen“),