



**CiViTAS**

Cleaner and better transport in cities



01

POLICY ADVICE NOTES

# Effizientere Fahrzeugnutzung



Die europäische CIVITAS Initiative unterstützt Städte bei der Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik, die auf Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz ausgerichtet ist. Die aus den Planungs- und Umsetzungsphasen gewonnenen Erkenntnisse sind in zwölf Policy Advice Notes zusammengefasst und vermitteln eine Vorstellung davon, wie städtische Nahverkehrsprobleme gelöst werden können, die auf die Städte der Europäischen Union in Zukunft zukommen werden.



# Effizientere Fahrzeugnutzung

## Neue Formen der Nutzung und des Eigentums von Fahrzeugen

In vielen europäischen Städten wird zu Hauptverkehrszeiten lediglich eines von fünf Autos von mehr als einer Person verwendet. So bleiben zahlreiche Fahrgastplätze in den Fahrzeugen ungenutzt, ein Faktor, der zur Verkehrsüberlastung beiträgt. Zudem befinden sich Autos die meiste Zeit im geparkten Zustand, häufig auf privatem Grund, für den nur im beschränkten Maß Raum zur Verfügung steht.

Im Rahmen der von der Europäischen Kommission kofinanzierten Initiative CIVITAS II (2005–2009) wurden verschiedene Maßnahmen mit dem Ziel umgesetzt, durch eine effizientere Fahrzeugnutzung die Anzahl der Autos auf den Straßen zu reduzieren. Die wichtigsten Informationen über die Umsetzung dieser Maßnahmen und die in den Städten gewonnenen Erfahrungen sind in dieser Policy Advice Note zusammengefasst. Sie dient der Unterstützung und der Information lokaler Politiker und anderer an diesen Maßnahmen interessierter Entscheidungsträger.

## Überblick

### MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Zur Förderung eines effizienteren Fahrzeuggebrauchs im städtischen Raum können Städte Car-Pooling oder Car-Sharing initiieren und unterstützen.

#### Car-Pooling

Zwei oder mehr Personen, die zum ungefähr gleichen Zeitpunkt vom gleichen oder von ähnlichen Ausgangspunkt(en) zum gleichen oder zu ähnlichen Ziel(en) fahren möchten, vereinbaren eine gemeinsame Fahrt mit nur einem Auto und teilen Reise- und Parkkosten. Jede Stadt kann ein derartiges Verhalten über Informationskampagnen fördern, die die Vorteile gemeinsamer Fahrten vermitteln. Sie können die Teilnahme an Car-Pooling unterstützen, indem sie entsprechen-





de Dienste über das Internet oder über Callcenter anbieten, die Informationen zu potenziell an Car-Pooling interessierten Nutzern bereitstellen. Derartige Dienste können der breiten Öffentlichkeit oder kleineren, speziellen Gruppen wie Unternehmen oder Schulen angeboten werden.

### **Car-Sharing**

Mehrere Personen teilen sich einen Fahrzeugbestand und zahlen eine Grundgebühr sowie Kilometergebühren. Die grundlegende Idee des Car-Sharings besteht in einer nutzungsabhängigen Zahlung. Diese führt zu einer effizienteren Fahrzeugverwendung und zu einer geringeren Anzahl gefahrener Kilometer. Der Car-Sharing-Fahrzeugbestand wird in der Regel von einem Unternehmen oder einer von der Stadt, Region oder den Verkehrsbetrieben bezuschussten Vereinigung organisiert und kann einzelnen Bürgern, aber auch Unternehmenskunden angeboten werden. Car-Sharing hat sich in verschiedenen europäischen Städten als sehr erfolgreich erwiesen und hat ein großes Potenzial, künftig zu mehr Nachhaltigkeit im städtischen Nahverkehr beizutragen.

## **ZIELGRUPPEN**

### **Car-Pooling**

Die wichtigste Zielgruppe für Car-Pooling sind Erwerbstätige, die von einer bestimmten Wohngegend aus regelmäßig zu ihrem Arbeitsplatz in der Stadt pendeln. Die Datenbank mit den Daten interessierter Pendler kann auf eine registrierte Benutzergruppe beschränkt sein, aber auch auf ein ganzes Unternehmen, ein Industriegebiet oder sogar auf alle Einwohner einer Stadt oder Region erweitert werden. Unternehmen werden ermutigt, Car-Pooling unter ihren Mitarbeitern zu fördern, um Parkflächen auf ihrem eigenen Privatgelände einzusparen.

### **Car-Sharing**

Car-Sharing richtet sich an Personen, die gelegentlich (weniger als 10.000 km jährlich) ein Auto benötigen, beispielsweise für Einkäufe oder Wochenendausflüge. Dieser Dienst kann jedoch auch von Personen genutzt werden, die kein Auto besitzen, weil sie die Betriebskosten vermeiden wollen oder weil sie in engen, historischen Stadt-

zentren oder anderen Gebieten leben, wo Parkraum sehr beschränkt verfügbar ist. Unternehmen können diesen Dienst für Geschäftsreisen ihrer Mitarbeiter in Anspruch nehmen. Auch für Besucher der Stadt, die zum Einkaufen, zur Entspannung, als Touristen oder zu Großveranstaltungen ohne eigenes Auto kommen, ist Car-Sharing geeignet. Die entsprechenden Dienste sind in der Regel jederzeit an zentralen Orten und oder in Außenbezirken verfügbar und können daher kurzfristig genutzt werden.

## **AUSWIRKUNGEN UND VORTEILE**

### **Für die Öffentlichkeit**

Durch Car-Pooling und Car-Sharing wird die Anzahl der mit Autos zurückgelegten Strecken reduziert. Daher gehen auch die Auspuffemissionen und der Energieverbrauch zurück. Beispiel: In einem Industriegebiet in Burgos, Spanien, wurde 450 Mitarbeitern eine Car-Pooling-Plattform angeboten. Ungefähr 325 von ihnen nutzen mittlerweile diesen Dienst, und die durchschnittliche Belegung der Autos stieg innerhalb von drei Jahren von 1,15 auf 1,53 Personen pro Fahrzeug. Durch die Reduzierung der Autos auf den Straßen können Verkehrsstaus und die für die Suche nach einem Parkplatz aufgewendete Zeit reduziert werden. In den entsprechenden Gebieten wird die Zugänglichkeit verbessert, und für die öffentliche Nutzung steht mehr städtischer Raum zur Verfügung.

#### *Car-Pooling*

Vergleiche mit dem Potenzial öffentlicher Nahverkehrssysteme liegen zwar nicht im hinreichenden Maß vor, jedoch zeigen im Rahmen von CIVITAS II vorgenommene Schätzungen, dass durch Car-Pooling mit ca. 2.200 Mitgliedern bis zu 300 Tonnen Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>) eingespart und innerhalb von drei Monaten ca. 1.600 Autos weniger zu Hauptverkehrszeiten unterwegs sind, die mit nur einem Fahrgast besetzt sind.

#### *Car-Sharing*

Car-Sharing-Nutzer verhalten sich im Hinblick auf ihre Mobilität rationaler und verwenden Autos seltener als Personen, denen jederzeit ein Auto zur Verfügung steht. Es zeigt sich, dass die meisten



Teilnehmer an einem Car-Sharing-System nach ihrem Beitritt weniger mit dem Auto fahren als vorher. Jedes Fahrzeug einer Car-Sharing-Flotte kann potenziell 4-8 Autos im Privatbesitz ersetzen. Die Auswertung von Bremen Mobilpunkt hat ergeben, dass sich 30 % der Privatkunden und 21 % der Unternehmenskunden nach Beitritt zum Car-Sharing-System von ihrem Auto trennten<sup>1</sup>. Die Erfahrungen in der Schweiz zeigen, dass jeder aktive Car-Sharing-Nutzer bis zu 290 kg CO<sub>2</sub> jährlich spart<sup>2</sup>.

### **Für Einzelpersonen**

#### *Car-Pooling*

Durch gemeinsame Fahrten spart jeder Teilnehmer Fahrkosten und Parkgebühren, da diese auf die Fahrzeuginsassen aufgeteilt werden. Zudem gestalten die geringere Verkehrsüberlastung und das gemeinsame Fahren die Fahrten geselliger und damit weniger stressreich.

#### *Car-Sharing*

Durch Car-Sharing sparen Nutzer Anschaffungs- und Unterhaltskosten für ein Auto. In Norwich (Vereinigtes Königreich) beispielsweise gaben 26 % der Teilnehmer einer neuen Car-Sharing-Organisation ihr Auto auf, und 48 % der Teilnehmer verzichteten aufgrund ihres Beitritts zur Organisation auf die Anschaffung eines Autos. Für andere, die sich den Besitz eines Autos nicht leisten können, stellt Car-Sharing eine Möglichkeit dar, trotzdem ein Auto nutzen zu können (Aspekt der sozialen Integration). Durch Car-Sharing können Autos nach Bedarf genutzt werden. Gleichzeitig fördert Car-Sharing aber auch andere Fortbewegungsformen: zu Fuß, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln. In Norwich hat sich unter den Mitgliedern eines Car-Sharing-Clubs, der für einen Universitätscampus und das Stadtzentrum eingeführt wurde, die Anzahl der zu Fuß zurückgelegten Wege um 9 % erhöht, die Anzahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege stieg um ca. 12 %.

<sup>1</sup> W. Loose: Car-Sharing in Deutschland. BUSTRIP Workshop „Nachhaltige Planung im städtischen Nahverkehr – von der Theorie zur Praxis“, Bremen, Mai 2007

<sup>2</sup> Ergebnis einer von INTERFACE/INFRAS in der Schweiz innerhalb eines Benutzungszeitraums von einem Kalenderjahr durchgeführten Umfrage unter 520 Haushalten. Quelle: „Evaluation Car-Sharing“, Bundesamt für Energie BFE, Bern, Schweiz, 2006

### **Für Unternehmen**

Unternehmen bieten ihren Mitarbeitern oftmals Parkplätze auf Flächen im Unternehmensbesitz. Die benötigten Parkplatzflächen können reduziert werden, wenn gemeinsame Fahrten der Mitarbeiter und damit die Nutzung einer geringeren Anzahl von Fahrzeugen gefördert werden. Außerdem stellt Car-Sharing einen Vorteil für die Mitarbeiter dar und trägt insofern zur Mitarbeitergewinnung und geringeren Personalfluktuations bei.

Durch die gemeinsame Fahrzeugnutzung beim Car-Sharing werden teure Leasing-Verträge bzw. Betriebskosten für den Fahrzeugflottenbesitz vermieden. Unternehmen, die sich für ein Car-Sharing-System entscheiden, können das Kostenniveau für den Fahrzeugbestand senken, da ein Teil der mit dem Fahrzeugbesitz verbundenen Fixkosten in variable Nutzungskosten umgewandelt wird.

### **RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN ERFOLG**

Car-Pooling- und/oder Car-Sharing-Systeme können aufgrund der Dichte potenzieller Benutzer vor allem in Stadtrandräumen, entlang viel befahrener Verkehrskorridore, in Stadtzentren, Stadtteilzentren und Gewerbegebieten erfolgreich eingesetzt werden. Ernsthafte Verkehrsprobleme wie Verkehrsüberlastung, mangelnde Parkplätze auf öffentlichen Flächen oder auf Unternehmensgeländen schaffen eine höhere Sensibilität und Akzeptanz derartiger Maßnahmen. Es ist empfehlenswert, Car-Pooling-Maßnahmen insbesondere in Unternehmen mit hohen Mitarbeiterzahlen anzustoßen, damit Widerstände gegen gemeinsame Fahrten mit unbekanntem Personen überwunden werden und eine kritische Masse für eine Datenbank mit potenziellen Car-Pooling-Nutzern entsteht. Außerdem ist es leichter, passende Fahrten mit dem gleichen Ziel zu finden, insbesondere dann, wenn noch keine kritische Masse für die Datenbank mit potenziellen Car-Pooling-Nutzern erreicht ist. Zu einem späteren Zeitpunkt kann die Datenbank erweitert und auf andere Unternehmen in der Nähe oder auf die Allgemeinheit ausgedehnt werden. Eine offizielle Unterstützung von Car-Pooling- und



Car-Sharing-Initiativen durch öffentliche Stellen, z. B. durch Förderung auf der offiziellen Website der Stadt oder der öffentlichen Nahverkehrsbetriebe, ist sinnvoll.

Die für den öffentlichen Personennahverkehr verantwortlichen Stellen sollten an einer Unterstützung von Car-Pooling- oder Car-Sharing-Maßnahmen interessiert sein, da durch sie das öffentliche Nahverkehrsangebot gestärkt werden kann. Sie können z. B. Sondertarife oder -fahr-scheine anbieten, um einen nahtlosen Transfer zwischen den nachhaltigen Transportmitteln zu unterstützen, z. B. in Form von speziellen Preisen für Personen, die für den Hinweg zur Arbeit öffentliche Verkehrsmittel und für den Rückweg Car-Sharing nutzen.

## Umsetzungsschritte und zeitlicher Rahmen

**Bei der Umsetzung von Maßnahmen, z. B. zur Einrichtung von Car-Pooling- oder Car-Sharing-Diensten müssen neben unterstützenden Maßnahmen und einer angemessenen Zeitplanung für die Umsetzung folgende Aspekte berücksichtigt werden.**

### ARBEITSSCHRITTE

#### 1. Datenanforderungen

- Sammlung von Informationen zu bestehenden Car-Pooling- und Car-Sharing-Diensten und der entsprechenden technischen Ausrüstung (Software, Fahrzeuge, Bordcomputer etc.)
- Durchführung einer Marktstudie zu potenziellen Nutzern und der Teilnahmebereitschaft an Car-Pooling- oder Car-Sharing-Systemen
- Analyse der aktuellen Verkehrs- und Parkraumsituation
- Identifizierung geeigneter Gebiete oder Unternehmen für die Maßnahmen

#### 2. Erforderliche Entscheidungen

- Welches System (z. B. welche Bordmodule für Car-Sharing-Fahrzeuge oder welche Software für die Teilnehmersuche bei Car-Pooling-Modellen) sollte eingesetzt werden?
- Welche zusätzlichen Anreize sollten den Car-Pooling- und Car-Sharing-Teilnehmern angeboten werden (z. B. reservierte oder kostenlose Parkplätze, Preisnachlass für den öffentlichen Nahverkehr)?
- Festlegung der organisatorischen und institutionellen Struktur für die angebotenen Car-Pooling- und Car-Sharing-Dienste
- Gewährleistung, dass das Car-Pooling-System dem Datenschutz entspricht

#### 3. Konzeptentwicklung

- Vorbildliche Initiativen anderer Städte finden und Erfahrungen austauschen
- Zusammenarbeit lokaler Organisationen bei der Einführung eines Car-Sharing-Systems oder bei der Förderung von Car-Pooling
- Bei Car-Sharing-Systemen: Entscheidungen im Hinblick auf Software, Callcenter-Standorte und Car-Sharing-Stationen sowie ein Tarifsystem
- Bei Car-Pooling-Diensten: Einrichtung einer Datenbank mit Informationen zu potenziellen Nutzern
- Es sollte sorgsam darauf geachtet werden, dass kein „Modal Shift“ hin zu Car-Sharing oder Car-Pooling zu Ungunsten des öffentlichen Nahverkehrssystems, des Gehens oder Radfahrens in Gebieten stattfindet, in denen ein gutes öffentliches Nahverkehrssystem existiert.

#### 4. Anfangsphase

- Tests der Systeme im kleineren Maßstab



### 5. Ausweitung der Dienste

- Identifizierung weiterer Unternehmen, Standorte oder Gebiete, in denen Car-Sharing- oder Car-Pooling-Dienste angeboten werden können (z. B. an Park&Ride-Standorten zur Unterstützung intermodaler Verbindungen zwischen Städten).
- Erweiterung der Car-Sharing-Dienste durch mehr Fahrzeuge und mehr Parkraum.
- Erhöhung der Anzahl potenzieller Benutzer der Car-Pooling-Dienste.
- Förderung der positiven Auswirkungen und der problemlosen Verwendung, um die Anzahl der Teilnehmer zu erhöhen und eine kritische Masse zu erreichen, die für den langfristigen Erfolg der Maßnahmen wichtig ist.
- Schulungsaktivitäten für Institutionen, die an den neuen Einrichtungen interessiert sind.

### 6. Bewerbung der Initiative

- Insbesondere Car-Pooling-Initiativen bedürfen einer intensiven Bewerbung, um zu brauchbaren Ergebnissen zu führen.

### 7. Wirkungsermittlung

- Evaluierung (z. B. in Form von Teilnahmeaufzeichnungen, Statistik zur Car-Pooling-Vermittlung, Kundenzufriedenheitsumfragen) und kontinuierliche Dienst-Verbesserung

## FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERSTÄRKUNG POSITIVER EFFEKTE

Für die Sensibilisierung der Bevölkerung, also der potenziellen Nutzer, sind intensive Werbekampagnen erforderlich. Die Bereitstellung von reservierten Parkplätzen und -flächen, das Angebot von Mobilitätsgarantien für Car-Pooling-Nutzer (z. B. in Form von Heimfahrten im Taxi, wenn Car-Pooling-Vereinbarungen z. B. aufgrund unerwarteter Überstunden oder Krankheiten scheitern) und Belohnungssystemen (z. B. in Form einer durch Unternehmen erfolgenden Vergabe von Bonuspunkten für nachhaltiges Fahrverhalten) sind geeignet, zum Erfolg der Maßnahmen beizutragen. Außerdem können den Teilnehmern von Car-Sharing- oder Car-Pooling-Systemen kostenlose Kurse zu nachhaltigem Fahren angeboten werden. Zur verstärkten Nutzung von Car-

Pooling-Diensten können Straßengebührsysteme entwickelt werden, durch die Fahrzeuge mit einer höheren Personenbelegung belohnt werden, z. B. durch die Erhebung einer geringeren oder keiner Straßengebühr.

## ZEITLICHER RAHMEN

Die Dauer hängt hauptsächlich von der Organisation des Umsetzungsprozesses ab und davon, mit wie viel Engagement die beteiligten Parteien zusammenarbeiten. Bei der Einrichtung eines Car-Pooling-Systems im kleineren Maßstab handelt es sich um eine kurzfristige Maßnahme. Es sollte jedoch berücksichtigt werden, dass die umfassende Evaluierung der Effektivität einer Car-Pooling-Maßnahme ca. 1–2 Jahre dauert. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Etablierung des Systems auf einer breiteren Basis sowie die Phasen für Tests, für die Vertrauensherstellung und die Integration in den Alltag längere Zeit in Anspruch nehmen.

Die Einrichtung eines Car-Sharing-Systems beansprucht ebenfalls ca. zwei Jahre. Jedoch können sich positive Auswirkungen bereits im ersten Jahr bemerkbar machen. Nach zwei bis fünf Jahren sollten sie deutlich feststellbar sein, z. B. durch einen „Modal Shift“, Verkäufe von Zweitwagen, höhere Synergien durch Verwendung des Fahrrads und öffentliche Verkehrsmittel etc.

Pendlernetz Stuttgart





## Wie hoch sind die zu erwartenden Investitionen?

### Car-pooling

Mit Car-Pooling sind relativ geringe Anfangs- und Betriebskosten verbunden. In der Regel ist der Dienst für die Benutzer kostenlos. Die Effizienz steigt, wenn die Anzahl der Teilnehmer eine bestimmte kritische Schwelle erreicht hat, weil dann die Suche nach entsprechenden Fahrten einfacher wird. Die folgenden Kostenfaktoren müssen berücksichtigt werden:

- Für die Software zur Teilnehmerermittlung: Lizenzgebühren
- Für die Website: Dienstanbieter und Betrieb
- Marketing-Kosten
- Kosten für reservierte Parkplätze und Anreize
- Callcenter-Mitarbeiter

Die Betriebskosten für ein Car-Pooling-System beginnen für beispielsweise 180 Mitglieder bei 570 Euro jährlich. Ein System für etwa 1.000 Teilnehmer kostet zwischen 2.000 und 4.000 jährlich. In Preston (Vereinigtes Königreich) betragen die Kosten für die Werbe- und Informationskampagne für den Car-Pooling-Dienst ca. 4.500 Euro.

### Car-sharing

Die Einrichtung eines Car-Sharing-Dienstes ist kostenintensiver als die eines Car-Pooling-Dienstes. Die folgenden Faktoren müssen berücksichtigt werden:

- Investitions- und Wartungskosten für die bereitgestellten Fahrzeuge sowie Bordmodule für die Kostenberechnung. Durchschnittlich sollte für etwa 50 Teilnehmer ein Fahrzeug zur Verfügung stehen.
- Für die Fahrzeuge erforderliche Parkplätze auf Privatflächen oder in Garagen.
- Personalkosten für die Organisation, den Betrieb und die Wartung des Systems.
- Lizenzgebühren für die Buchungssoftware.
- Kosten für den Website-Dienstanbieter und -Betreiber.

Der Betreiber des Dienstes könnte monatlich oder jährlich zu zahlende Gebühren von jedem Teilnehmer verlangen (ca. 30 bis 110 Euro jährlich) sowie eine Gebühr, die auf Kilometern und Zeit basiert. In der Regel sind die Betriebskosten durch die Betriebseinnahmen gedeckt.

## Wichtige begünstigende Faktoren für den Erfolg

**Im Folgenden werden die wichtigsten Faktoren für die Initiierung sowie die effiziente und erfolgreiche Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen aufgeführt:**

- Starke Unterstützung des Car-Pooling- oder Car-Sharing-Konzepts durch den Leiter einer Stelle, die für die Umsetzung der Maßnahme in Frage kommt (Politiker, Unternehmens- oder Universitätsleitung etc.)
- Werbeaktivitäten und -strategien durch lokale Medien
- Nationale Bestimmungen, die Vorteile für Car-Sharing-Teilnehmer (z. B. Fahrgenehmigung für zufahrtsbeschränkte Gebiete) oder Anreize für Car-Pooling- oder Car-Sharing-Teilnehmer erlauben
- Garantierte finanzielle Ressourcen, insbesondere in der Anfangsphase
- Aufnahme der Maßnahmen in die lokale Verkehrsentwicklungsplanung
- Aufnahme der Maßnahmen in Stadtentwicklungspläne (z. B. Car-Sharing-Plätze anstelle von herkömmlichen Parkhäusern in neuen Wohngebieten)
- Integration in intermodale Angebote (z. B. spezielle Car-Sharing-Angebote für Inhaber von Abo-Tickets für öffentliche Verkehrsmittel)
- Umsetzung der Maßnahmen parallel zur Fahrtenplanung in Unternehmen



## Strategien für eine erfolgreiche Umsetzung

**Alle Arbeitsphasen müssen von Gesprächen und Arbeitsgruppentreffen begleitet werden, sodass Hindernisse im Voraus erkannt und potenzielle Probleme umgehend angegangen werden können.**

### Politische Unterstützung

Im Allgemeinen besteht nur ein sehr geringes Risiko, dass die Maßnahmen keine politische Unterstützung erhalten. Es ist jedoch ratsam, eine Person als „Vorkämpfer“ für die Maßnahme zu benennen. Diese Person stellt in öffentlichen Diskussionen alle Vorteile dar und überzeugt Bewohner oder Mitarbeiter eines Unternehmens von der Nützlichkeit der Maßnahme.

### Akzeptanz

Mitunter können Widerstände dagegen bestehen, andere Personen im eigenen Fahrzeug mitzunehmen oder verfügbare Plätze in anderen Fahrzeugen zu nutzen. Potenzielle Nutzer geben als Gründe Sicherheitsbedenken oder mangelnde Bereitschaft an, ihre Gewohnheiten zu ändern. Um dem zu begegnen, sollten Schritte zur Sensibilisierung ergriffen, die Vorteile gezeigt und Fallstudien bekannt gemacht werden. Auch Angebote speziell für bestimmte Benutzergruppen wie z. B. Frauen sind geeignet, das Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Die Wahl sehr einfacher Mittel sowie die Entwicklung einer ansprechenden, attraktiven Website sind wesentlich. Ein weiteres Hindernis, das der Verwendung von Car-Pooling entgegensteht, sind die unterschiedlichen Arbeitszeiten potenzieller Nutzer. Dieses Problem kann durch die Erhöhung der Benutzeranzahl in der Datenbank gelöst werden, da dadurch die Anzahl passender Fahrten steigt.

Außerdem wird die Einführung von Car-Pooling- oder Car-Sharing-Systemen durch die mangelnde Bereitschaft auf Seiten von Unternehmen gehemmt. Da dieser Aspekt mit sozialem Druck

zusammenhängt, könnte die direkte Einbindung der Unternehmensleitung in das Projekt (z. B. über das Büro für Mobilität) eine geeignete Lösung darstellen. Auch öffentliche Verkehrsunternehmen können Car-Pooling-Initiativen behindern, wenn sie diesen Dienst als Konkurrenz betrachten. In diesem Zusammenhang sollte mit diesen Akteuren zu einem frühen Zeitpunkt in der Planungsphase kommuniziert und gezeigt werden, dass der Dienst den öffentlichen Verkehr ergänzt. Personen, die kein Fahrzeug besitzen und den Car-Pooling-Dienst in Anspruch nehmen, benutzen vielfach auch öffentliche Verkehrsmittel.

### Finanzielle Verwaltung

Probleme können durch unzureichende finanzielle Mittel entstehen, die z. B. für die Sammlung der erforderlichen Daten, für die Zuweisung von reservierten Car-Sharing-Parkplätzen oder für Werbemaßnahmen erforderlich sind. Daher ist es für die Finanzierung dieser Maßnahmen ratsam, die geplanten Maßnahmen in die städtische Verkehrs- und Klimaschutzpolitik zu integrieren. Ein langfristiger Finanz- und Unternehmensplan muss erstellt werden, damit gewährleistet ist, dass der Dienst nach der Anfangsphase den Nutzern weiterhin angeboten werden kann. Die Beantragung privater, lokaler und nationaler Mittel ist zu empfehlen. Auch europäische Mittel sind für die Unterstützung der Maßnahmen verfügbar, darunter:

- Siebtes Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (RP7) (2007–2013, 50- bis 100-prozentige Finanzierung), Link: <http://cordis.europa.eu/>
- Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (2007–2013), ein spezifisches Programm ist Intelligent Energy for Europe II (Finanzierung von bis zu 75 %, Link: <http://ec.europa.eu/energy/intelligent/>)
- LIFE+ (2007–2013, Finanzierung bis zu 50 %, Link: <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- URBACT (<http://urbact.eu>)
- Struktur- und Kohäsionsfonds im Allgemeinen
- Europäische Gemeinschaftsinitiativen für regionale Entwicklung (vormals INTERREG), eine Initiative zur Förderung der Zusammenarbeit grenzübergreifender (A), transnationaler (B) und interregionaler (C) Zusammenarbeit.





### Einführung und Organisation

Verzögerungen bei der Umsetzung können überwunden werden, indem mit potenziellen Betreibern Verträge ausgehandelt werden, in denen die Punkte Qualitätssicherung und Zeitplanung geregelt sind, oder indem eine vertrauenswürdige Stelle benannt wird, die mit dem Kauf von Software, Fahrzeugen etc. betraut wird.

### Rechtliche Rahmenbedingungen

In den nationalen Gesetzgebungen verschiedener europäischer Staaten ist der rechtliche Rahmen für die Einführung derartiger Dienste noch nicht geklärt. Daher müssen die rechtlichen Bedingungen für Aspekte wie Anmeldung, Umgang mit Daten, Verantwortlichkeiten, Mitfahrerversicherung etc. im Voraus analysiert werden. Dies ist insbesondere für Dienste wichtig, die an Schulen angeboten werden und bei denen Eltern Mitschüler ihrer Kinder zur Schule fahren. Es muss zu Beginn der Maßnahmenumsetzung klar sein, welche Behörde zuständig ist, wo also die Verantwortung für die Organisation, die Überwachung und/oder Finanzierung des Car-Pooling- oder Car-Sharing-Dienstes liegt.

### WICHTIGE ZU BERÜCKSICHTIGENDE ELEMENTE

- Dienstangebot in dicht besiedelten Stadtrandräumen, entlang viel befahrener Verkehrskorridore, in Stadtzentren oder Gewerbegebieten
- Einhaltung von Datenschutzbestimmung sowie von Vorschriften zur Insassenversicherung
- Angebot zusätzlicher Anreize wie reservierte oder kostenlose Parkplätze für Car-Pooling- oder Car-Sharing-Teilnehmer
- Entwicklung einer starken Marketing- und Sensibilisierungsstrategie

## Wichtige Personengruppen bzw. Organisationen

**Für diese Maßnahme müssen unterschiedliche Personen und Institutionen eingebunden werden. Es sollte in Erfahrung gebracht werden, wer als direkter Partner des Projekts erforderlich ist. Interessengruppen sollten als informelle Berater und Unterstützer eingebunden werden.**

### INTERESSEGRUPPEN

#### Potenzielle Nutzer

Potenzielle Nutzer sollten als wichtigste Zielgruppe beider Dienste in die Planungsphase eingebunden werden. Sie können bei Umfragen und Interviews sowie bei Werbeaktivitäten, Sensibilisierungskampagnen und Präsentationen der Car-Pooling- oder Car-Sharing-Systeme eine Rolle spielen.

Potenzielle Nutzer können in spezifischere Gruppen unterteilt werden, zum Beispiel<sup>3</sup>:

- Personen, die den öffentlichen Personennahverkehr regelmäßig oder gelegentlich nutzen
- Personen mit höherem Bildungsabschluss
- Personen, die sich in einer von größeren Umbrüchen geprägten Lebensphase befinden, z. B. vor Kurzem umgezogen sind

#### Unternehmen

##### *Car-sharing*

Unternehmen nutzen im Gegensatz zu Privatpersonen, die hauptsächlich abends und an Wochenenden mit dem Auto fahren, Fahrzeuge an Wochentagen. Daher ist ihre Einbindung in die Initiative wichtig.

<sup>3</sup> W. Loose: Car-Sharing in Deutschland. BUSTRIP Workshop „Nachhaltige Planung im städtischen Nahverkehr – von der Theorie zur Praxis“, Bremen, Mai 2007



### *Car-pooling*

Unternehmen – insbesondere solche mit hohen Mitarbeiterzahlen – sind eine wichtige Gruppe für den Aufbau einer Car-Pooling-Datenbank, die der Suche nach geeigneten Fahrten dient.

### **Medien**

Die Medien spielen bei der Werbung für den Dienst eine wichtige Rolle, insbesondere in Anbetracht der Neuartigkeit und des innovativen Charakters der Maßnahmen.

### **Sonstige**

Verschiedene lokale Gruppen, z. B. Organisationen, die sich für Gleichbehandlung von Männern und Frauen einsetzen, können um Unterstützung gebeten werden. Außerdem können lokale/regionale Verwaltungen, Unternehmen, Veranstalter oder auch Sportvereine als gelegentliche Teilnehmer eingebunden werden. Starke Unterstützung kann von lokalen und regionalen Verwaltungen kommen – z. B. Autobahnbehörden –, und Politiker können überzeugt werden, sich für die schnelle Einführung der rechtlichen Rahmenbedingungen zu engagieren. Außerdem sollten Erwerbstätige und Unternehmensverbände, die ein Interesse an der Fahrzeugverwendung haben, eingebunden werden.

## **WICHTIGSTE PROJEKTPARTNER**

### **Entscheidungsträger**

#### *Car-pooling*

In der Regel übernimmt die Lokal- oder Regionalverwaltung, ein Unternehmen oder eine Organisation, die bzw. das bestrebt ist, ihren Bürgern bzw. Mitarbeitern innerhalb eines Mobilitätsmanagementprogramms einen neuen Mobilitätsdienst anzubieten, die führende Rolle bei der Maßnahmenumsetzung. Die Verwaltung der für die Umsetzung zuständigen Stelle ist für den Entwurf, die Koordination und Evaluierung der Maßnahme verantwortlich.

### *Car-sharing*

Car-Sharing-Dienste werden in der Regel von Unternehmen, beispielsweise von Verkehrsbetrieben oder von Vereinigungen, die eigens für diesen Zweck gegründet wurden, in Zusammenarbeit mit lokalen Behörden eingerichtet. Unternehmen, die für die Wartung, Säuberung und Reparaturen der Fahrzeuge zuständig sind, könnten auch eingebunden werden, ebenso wie Unternehmen, denen die Pflege der Homepage und des Online-Buchungssystems übertragen wurde.

### **Betrieb**

Der Betrieb obliegt in der Regel einem Software- und Hosting-Unternehmen. Dieses Unternehmen sollte außer dem Website-Hosting auch die Werbung übernehmen. Die Einbeziehung der Kommune in die Werbung für das System ist empfehlenswert, da dadurch Vertrauen unter den Nutzern geschaffen wird. Für telefonische und Internetaktivitäten des Betreibers können eigens Callcenter beauftragt werden.

### **Finanzierung**

Die Einrichtungskosten für ein Car-Pooling-System werden in der Regel von lokalen oder regionalen Verwaltungen (Transport, Verkehr, Stadtplanung etc.), Ministerien, Unternehmen, Schulen oder anderen Organisationen übernommen. Car-Sharing-Plattformen werden durch Unternehmen finanziert (z. B. durch öffentliche Verkehrsbetriebe) mit anfänglichen Subventionen durch die Kommune, die Region oder die für ÖPNV zuständige Behörde.

### **Sonstige**

Wichtige Partner sind in der Regel lokale Behörden, Forschungsinstitute und Unternehmen, die die Umsetzung und Evaluierung des Dienstes unterstützen. Aber auch ökologisch orientierte nicht-staatliche Organisationen sind möglicherweise an einer Teilnahme am Planungsprozess interessiert. Außerdem sollte es möglich sein, höhere staatliche oder regionale Behörden und Politiker (lokale „Vorkämpfer“) für eine Unterstützung der Maßnahme zu gewinnen.



## Auflistung praktischer Beispiele aus CIVITAS II

**Im Rahmen der Initiative CIVITAS II haben zwölf Städte Car-Pooling- oder Car-Sharing-Maßnahmen umgesetzt:**

---

**Burgos (Spanien):** Car-Pooling, kollektive Mobilitätsdienste für Zielgruppen

---

**Debrecen (Ungarn):** Car-Pooling-Dienst für Studenten

---

**Genua (Italien):** Car-Sharing-Dienst

---

**Krakau (Polen):** Car-Pooling-System, politische Optionen für Car-Pooling

---

**La Rochelle (Frankreich):** Einsatz einer neuen Car-Sharing-Fahrzeugflotte

---

**Malmö (Schweden):** Car-Sharing für Unternehmen und Privatpersonen

---

**Norwich (Vereinigtes Königreich):** Car-Pooling, Entwicklung eines Car-Sharing-Clubs

---

**Potenza (Italien):** Entwicklung von Car-Pooling

---

**Preston (Vereinigtes Königreich):** Werbung für Car-Sharing und Car-Sharing-Clubs

---

**Stuttgart (Deutschland):** Car-Pooling und Mobilitäts-Marketing

---

**Toulouse (Frankreich):** Werbung für Car-Pooling und Integration mit öffentlichen Verkehrsmitteln; Einführung eines neuen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbundenen Car-Sharing-Dienstes

---

**Venedig (Italien):** Erweiterung und Diversifizierung des Car-Sharing-Systems

---

# www.civitas.eu

Die CIVITAS-Website bietet **Informationen** zu Neuigkeiten und **Veranstaltungen** im Zusammenhang mit CIVITAS, einen Überblick über alle **CIVITAS-Projekte** und **CIVITAS-Städte** und enthält **Kontaktinformationen** von über 600 Personen, die im Rahmen von CIVITAS tätig sind.

Ferner können Sie sich umfassend über die **mehr als 650 innovativen Vorzeigeprojekte** aus den CIVITAS-Teilnehmerstädten informieren.

Besuchen Sie die CIVITAS-Website. Dort finden Sie **vorbildliche Beispiele** für aktuelle Maßnahmen für nachhaltigen städtischen Verkehr. Wenn eine der Ideen zu Ihrer Stadt passt, oder wenn Sie an weiteren Informationen interessiert sind, können Sie mit der für die Maßnahme zuständigen Person in Kontakt treten.



## Kontakt

CIVITAS Sekretariat  
C/o The Regional Environmental Center  
for Central and Eastern Europe (REC)  
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre  
HUNGARY

E-mail: [secretariat@civitas.eu](mailto:secretariat@civitas.eu)  
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

**Herausgeber:** CIVITAS GUARD – Evaluierung, Überwachung und Informationsverbreitung für CIVITAS II. **Verfasser:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Layout:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Quellennachweise:** DENZEL Mobility (Titelbild). Alle anderen Fotos werden von den CIVITAS-Teilnehmerstädten und dem CIVITAS GUARD-Team bereitgestellt, es sei denn es existiert ein anderslautender Vermerk, und die Reproduktion in dieser Veröffentlichung ist genehmigt. Bereitgestellte Zahlen und Werte basieren hauptsächlich auf den durch die Teilnehmerstädte mitgeteilten Ergebnissen der CIVITAS-Demonstrationsprojekte. An geeigneten Stellen wurden Informationen aus weiterführender Literatur verwendet. **Ausgabe 2010.** Gedruckt in Österreich.

Weder die Europäische Kommission noch jegliche im Auftrag der Kommission handelnde Person ist für jedwede Verwendung von Informationen verantwortlich, die in dieser Publikation enthalten sind. Die in dieser Publikation ausgedrückten Ansichten wurden von der Kommission weder angenommen noch genehmigt und sollten nicht als Erklärung der Ansichten der Kommission betrachtet werden.

**Die CIVITAS Initiative wird vom Bereich Energie und Verkehr des gemeinschaftlichen Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung kofinanziert.**

# CIVITAS