

DOKUMENTATION

02/2023

Bürgerbotschaften aus dem Mobilitätslabor 2020

Alternativen zum konventionellen, privaten Pkw

von:

Julia Fielitz
Zebralog, Berlin

Jutta Deffner, Georg Sunderer
ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung, Frankfurt am Main

Herausgeber:

Umweltbundesamt



DOKUMENTATION 02/2023

Ressortforschungsplan des Bundesministeriums für
Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und
Verbraucherschutz

Forschungskennzahl 3719 11 102 0

FB001107

Bürgerbotschaften aus dem Mobilitätslabor 2020

Alternativen zum konventionellen, privaten Pkw

von

Julia Fielitz
Zebralog, Berlin

Jutta Deffner, Georg Sunderer
ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung, Frankfurt am
Main

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 [/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)

 [/umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

Durchführung des partizipativen Forschungsprojektes:

Zebralog GmbH
Oranienburger Straße 87/89 HH
10178 Berlin

ISOE - Institut für sozial-ökologische Forschung
Hamburger Allee 45
60486 Frankfurt am Main

Abschlussdatum:

November 2022

Redaktion:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und
Verbraucherschutz
Referat G III 4 Bürgerkommunikation, Bürgerbeteiligung
Daniel Hanzlik, Anton Frenzel

Umweltbundesamt
Fachgebiet I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land
Fanny Paschek, Miriam Dross

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

ISSN 2199-6571

Dessau-Roßlau, November 2022

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Kurzbeschreibung: Mobilitätslabor 2020 – Wir steigen um!

Wie ist es möglich, das eigene Auto im Alltag stehen zu lassen? Sind Carsharing, Fahrgemeinschaften und Elektromobilität gute Alternativen?

Diese Fragen wurden im Rahmen des partizipativen Forschungsprojekts „Mobilitätslabor 2020“ in den Jahren 2019 bis 2022 im Auftrag des Umweltbundesamtes und des Bundesumweltministeriums mit Bürgerinnen und Bürgern aus dem Landkreis Osnabrück und aus Dortmund sowie Hagen auf Bürgerforen diskutiert. 24 Personen hatten im Anschluss die Möglichkeit, an einer halbjährigen Testphase teilzunehmen und alternative Mobilitätsformen im Alltag auszuprobieren. Ziel der Testphase war es, das private Carsharing, Fahrgemeinschaften, ein E-Bike, E-Lastenrad oder ein ÖPNV-Abo über einen längeren Zeitraum testweise zu nutzen und dabei zu überprüfen, ob diese Angebote geeignete Alternativen zum privaten Pkw darstellen.

Auf einer Evaluationswerkstatt wurden die Ergebnisse mit den Teilnehmenden ausgewertet und im Anschluss mit den Bürgerinnen und Bürgern zu Botschaften an die Politik zusammengefasst. Diese „Bürgerbotschaften“ wurden am 24. Juni 2022 an Vertreter*innen des Umweltbundesamtes und des Bundesumweltministeriums übergeben.

Abstract: Mobility Lab 2020

How is it possible to reduce our dependency on the car in everyday life? Are carsharing, carpooling and electromobility good alternatives?

These questions were discussed with citizens from the district of Osnabrück and from the cities of Dortmund and Hagen at citizens' forums from 2019 to 2022 as part of the participatory research project "Mobility Lab 2020" commissioned by the German Environment Agency and by the Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation, Nuclear Safety and Consumer Protection. Subsequently 24 people had the opportunity to take part in a six-month test phase and try out alternative forms of mobility in everyday life. The aim of the test phase was to use private car sharing, carpooling, a pedelec, e- bike or a public transport subscription on a trial basis over a longer period of time and to check whether these offers are suitable alternatives to the private car.

At an evaluation workshop, the results were assessed with the participants and subsequently summarized with the citizens to messages to the politicians. These "citizens' messages" were handed over to representatives of the German Environment Agency and the Federal Ministry for the Environment on 24 June 2022.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	6
Abbildungsverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	7
1 Auf dem Weg zur Mobilitätswende: Was sind praxistaugliche Alternativen zum konventionellen, privaten Pkw?	8
2 Methodischer Ansatz und Ablauf	10
2.1 Partizipative Aktionsforschung als Brücke zwischen empirischer Wissenschaft und Bürgerbeteiligung	10
2.2 Ablauf des Mobilitätslabors 2020	11
3 Beteiligungsphasen	13
3.1 Phase 0: Vorbereitung und Rekrutierung	13
3.2 Phase 1: Bürgerdialog	13
3.3 Phase 2: Testphase	18
3.4 Phase 3: Zusammenführung der Ergebnisse	23
4 Bürgerbotschaften, um Alternativen zum konventionellen, privaten Pkw alltagstauglich und attraktiv zu machen	24
4.1 Bürgerbotschaften zum Thema Carsharing	24
4.2 Bürgerbotschaften zum Thema „Ganzheitliches Angebot und Rahmenbedingungen“	27
4.3 Bürgerbotschaften zum Thema Elektromobilität	29
5 Reflexion und Schlussfolgerungen	31
Quellenverzeichnis	32

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Symbolbild zum Projekt „Mobilitätslabor 2020“	9
Abb. 2:	Prozessgrafik.....	12
Abb. 3:	Teilnehmende des Mobilitätslabor 2020 bei einem digitalen Bürgerforum	14
Abb. 4:	Zusammenstellung verschiedener digitaler Anwendungen, die bei den Formaten eingesetzt wurden (z.B. Mentimeter (links oben), miro (links unten), padlet (rechts)	15
Abb. 5:	Schematische Darstellung der Teilnehmenden.....	17
Abb. 6:	Übersicht über die Testangebote	18
Abb. 7:	Anzahl Testpersonen je Mobilitätsangebot	19
Abb. 8:	Auto-Aufkleber für die Teilnehmer*innen, die das private Carsharing als Vermieter*innen ausprobierten	20
Abb. 9:	Bürgerbotschafter*innen und Vertreter*innen des Bundesumweltministeriums und Umweltbundesamtes bei der Übergabe der Ergebnisse am 24. Juni 2022 in Berlin	23

Abkürzungsverzeichnis

BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (Bundesumweltministerium)
CO₂	Kohlenstoffdioxid
ISOE	Institut für sozial-ökologische Forschung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
UBA	Umweltbundesamt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

1 Auf dem Weg zur Mobilitätswende: Was sind praxistaugliche Alternativen zum konventionellen, privaten Pkw?

Die Reduktion des Pkw-Verkehrs in Deutschland ist ein wichtiges Ziel eines ganzheitlichen Umwelt- und Klimaschutzes. Dabei braucht es attraktive, umweltschonende Alternativen, die Anreize schaffen, das eigene Auto stehen zu lassen. Alternativen sind vorhanden, doch fehlt oft die Akzeptanz und Nutzung der Bürger*innen. Häufig sind es alltägliche Hemmnisse, die dazu führen, dass viele am Ende doch nicht auf Carsharing, Fahrgemeinschaften, Elektroautos und Co. setzen.

Um herauszufinden, um welche konkreten Stolpersteine es sich dabei handelt, wurde vom Bundesumweltministerium und dem Umweltbundesamt ein partizipatives Forschungsprojekt mit einer praktischen Testphase beauftragt. Das Ziel: Mit dem Alltagswissen und den Testerfahrungen der Bürger*innen sollten Alternativen zum konventionellen, privaten Pkw praxistauglicher und attraktiver gemacht werden.

Mit einem Anteil von 75% des Verkehrsaufwandes dominiert der Pkw-Verkehr weiterhin das Verkehrsgeschehen in Deutschland (Nobis und Kuhnimhof 2018). Es verwundert daher nicht, dass sich die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors seit 1990 nicht so reduziert haben, wie es für den Klimaschutz notwendig wäre: Im Jahr 2021 wurden im Verkehr rund 148 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente ausgestoßen. Damit liegen die Treibhausgasemissionen dieses Sektors rund 3 Mio. Tonnen über der im Bundesklimaschutzgesetz für 2021 zulässigen Jahresemissionsmenge von 145 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente (UBA 2022). Dazu kommt: Der Verkehr in dieser Form führt in hohem Maße zu gesundheitsschädlichen Lärm-, Stickoxid- und Feinstaubbelastungen. Darüber hinaus werden durch private Pkw die Verkehrs- und Parkplatzflächen in hohem Maße in Anspruch genommen und damit die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beeinträchtigt. Die Aufteilung der Verkehrsflächen ist derzeit insbesondere zugunsten des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet. Für Fußgänger*innen, Radfahrende und den öffentlichen Verkehr sind vergleichsweise wenige öffentliche Flächen vorgesehen. Darüber hinaus ist der konventionelle Pkw-Verkehr abhängig von fossilen Treibstoffen. Der Verkehr in seiner heutigen Form ist vor diesem Hintergrund nicht zukunftsfähig und es bedarf einer entsprechenden Verkehrswende.

Die Verkehrswende kann nur dann gelingen, wenn umweltschonende Alternativen zum Auto für die Bürger*innen attraktiv und möglichst alltagskompatibel gestaltet werden. Es gibt bereits zahlreiche Angebote, die zu einer geringeren Autonutzung animieren sollen – zum Beispiel Carsharing, Fahrgemeinschaften oder Park & Ride-Angebote. Zudem zielt der Ausbau der Elektromobilität darauf ab, die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu reduzieren. Die Praxis zeigt jedoch: Um die Verkehrswende voranzubringen, muss die Akzeptanz und Nutzung dieser Alternativen erheblich steigen. Dabei ist zu beachten, dass sich zwischen urbanen und ländlichen Räumen teilweise deutliche Unterschiede in der Akzeptanz dieser Mobilitätsalternativen zeigen.

Gründe für die mangelnde Akzeptanz in der Gesellschaft sind vielfältig und betreffen unterschiedliche Themenfelder wie Infrastruktur, finanzielle Kosten, Sicherheit, soziale Anerkennung und Praktikabilität.

Vor diesem Hintergrund ging das partizipative Forschungsprojekt „Mobilitätslabor 2020 – Wir steigen um!“ folgenden Fragen nach:

- Was hält die Bürger*innen davon ab, statt des privaten, konventionellen Pkws umweltfreundlichere Alternativen zu nutzen?
- Welche Angebote und Maßnahmen führen dazu, dass Bürger*innen Alternativen zum privaten Pkw nutzen?

Das Hauptziel des Forschungsprojektes war es, im Dialog mit den Bürger*innen über Alternativen zur Mobilität mit dem eigenen Auto ins Gespräch zu kommen und die Hürden für die Nutzung sowie die Handlungsbedarfe zu identifizieren.

Betrachtet wurden dabei insbesondere die Bereiche Elektromobilität, Fahrgemeinschaften und Carsharing inklusive eines vertiefenden Blickes auf das private Carsharing. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr standen hingegen nicht im zentralen Fokus des Forschungsprojektes, da es zu diesen Themen bereits umfangreiche Forschungen gibt. Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung wurden sie aber punktuell miteinbezogen.

Abb. 1: Symbolbild zum Projekt „Mobilitätslabor 2020“



Quelle: Zebralog, eigene Darstellung

2 Methodischer Ansatz und Ablauf

2.1 Partizipative Aktionsforschung als Brücke zwischen empirischer Wissenschaft und Bürgerbeteiligung

Das Projekt „Mobilitätslabor 2020 – Wir steigen um!“ verfolgte den Ansatz der „partizipativen Aktionsforschung“, bei der sich Methoden der qualitativen und quantitativen Forschung mit Formaten aus den Bereichen „Citizen Science“ und Bürgerbeteiligung mischen. Partizipative Aktionsforschung heißt demnach konkret:

Mut zur Verständigung - Wissenschaft greifbar machen:

Bei der partizipativen Aktionsforschung wird konsequent auf eine bürgernahe und verständliche Darstellung wissenschaftlicher Hintergründe gesetzt. Methoden wie Storytelling oder Szenarioarbeit helfen dabei, die fachlichen Informationen für alle Bürger*innen greifbar zu machen, sodass sie unabhängig von ihrem Vorwissen mitdiskutieren können. Die vereinfachte Darstellung der Inhalte darf dabei jedoch nicht zu einer Verfälschung der Informationen führen. Die wissenschaftliche Fundierung ist und bleibt ein zentraler Aspekt bei der partizipativen Aktionsforschung.

Wissenschaftliche Methoden ausweiten:

Bei der partizipativen Aktionsforschung wird das Methodenrepertoire ausgeweitet und Erhebungsmethoden wie das Ausprobieren, Testen und auch der Erfahrungsaustausch werden genutzt und neben altbewährten Methoden der Sozialwissenschaften in die Auswertung einbezogen. Bei der partizipativen Aktionsforschung steht die Teilnahme und Aktion der Mitglieder, die von der Forschung betroffen sind, im Vordergrund.

Bürger*innen als Wissensquelle und -beschaffer*innen:

Bürger*innen nehmen in dem Ansatz der partizipativen Aktionsforschung eine duale Rolle rein. Einerseits sind sie und ihre praktischen Erfahrungen Forschungsgegenstand und Wissensquelle. Die Wissenschaftler*innen binden sie in ihre Analyse ein, etwa bei der Diskussion von Szenarien oder beim Test von Maßnahmen vor Ort. Andererseits sind die Bürger*innen selbst Forscher*innen. Sie erfassen Daten, sammeln Erfahrungen und dokumentieren sie.

Forscher*innen als Wissenschaftler*innen und Berater*innen:

Komplementär zur Doppelrolle der Bürger*innen, nehmen auch Forscher*innen unterschiedliche Rollen ein. Mal sind sie Wissenschaftler*innen, mal Berater*innen für die Bürger*innen – immer jedoch sind sie Teil des Gesamtprozesses und stehen nicht außerhalb.

Mit der „partizipativen Aktionsforschung“ wurde in dem Projekt „Mobilitätslabor 2020 – Wir steigen um!“ ein konzeptioneller Ansatz verfolgt, der eine Brücke zwischen empirischer Wissenschaft und Bürgerbeteiligung schlägt.

2.2 Ablauf des Mobilitätslabors 2020

Das Projekt gliederte sich in vier Phasen (vgl. auch Kapitel 3). Aufgrund der Corona-Pandemie begann die Dialogphase – anders als geplant – erst im Herbst 2020. Waren ursprünglich alle Veranstaltungen vor Ort geplant, wurden sie pandemiebedingt in den digitalen Raum verlegt.

Phase 0: Vorbereitung und Rekrutierung

Die Rekrutierung und Auswahl der Teilnehmenden erfolgte so weit wie möglich zufällig über Melderegister und anhand vorher festgelegter Kriterien.

Phase 1: Bürgerdialog

In Dortmund und im Landkreis Osnabrück wurden Bürgerforen durchgeführt. Statt der ursprünglich geplanten zwei Bürgerforen vor Ort fanden pandemiebedingt fünf digitale Bürgerforen statt.

Phase 2: Testphase

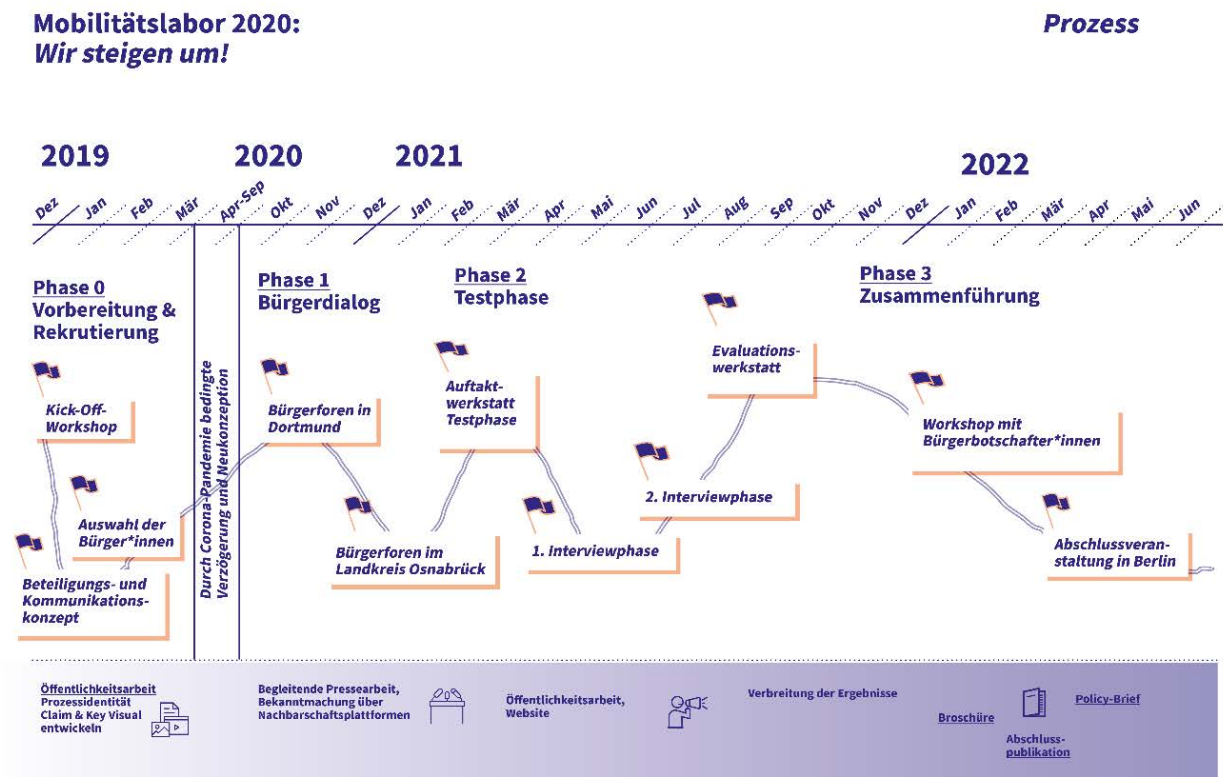
Rund ein halbes Jahr lang konnten interessierte Bürger*innen an einer Testphase teilnehmen und verschiedene Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto auf ihre Alltagstauglichkeit hin prüfen. Ihre Erfahrungen und Erkenntnisse dokumentierten Sie auf einer dafür eingerichteten Online-Plattform. Begleitet wurde diese Phase durch sozialwissenschaftliche Interviews.

Phase 3: Zusammenführung

Die Ergebnisse aus den Bürgerforen und der Testphase wurden in einer Evaluationswerkstatt und einem Workshop mit Bürgerbotschafter*innen zusammengetragen. Die wesentlichen Er-

kenntnisse und Botschaften wurden herausgearbeitet. Das Projekt endete mit der Abschlussveranstaltung, bei der die Bürgerbotschaften an Vertreter*innen des Bundesumweltministeriums und des Umweltbundesamtes übergeben wurden.

Abb. 2: Prozessgrafik



Quelle: Zebralog, eigene Darstellung

3 Beteiligungsphasen

3.1 Phase 0: Vorbereitung und Rekrutierung

Um das Ziel des Vorhabens umzusetzen, wurden ausgewählte Maßnahmen zur Förderung von Alternativen zum privaten Pkw aufbereitet, damit sie in Bürgerforen diskutiert sowie in einer praktischen Testphase auf ihre Alltagstauglichkeit hin überprüft werden konnten. Die Maßnahmenbündel bezogen sich auf die Bereiche Carsharing, Elektromobilität und Fahrgemeinschaften. Diese waren in dem Vorläuferprojekt „Nutzergruppenorientierte Transformation des Verkehrssektors am Beispiel der Automobilität“ durch das Forschungsinstitut Infas entwickelt worden.

Bei der Rekrutierung der Teilnehmenden wurden bewusst die Städte Dortmund und Hagen als urbaner sowie der Landkreis Osnabrück als ländlich geprägter Raum ausgewählt, um im Projektverlauf auf Unterschiede im Mobilitätsverhalten und den örtlichen Rahmenbedingungen für die Mobilität zwischen den Teilnehmenden des ländlichen und urbanen Raumes eingehen zu können. Die Rekrutierung erfolgte zufallsgestützt, d.h. auf der Grundlage einer Zufallsauswahl in den Melderegistern. Da die Bürgerforen wegen der Pandemie später als geplant stattfinden mussten, wurden weitere noch freie Plätze in einem zweiten Schritt über die Bewerbung der Veranstaltungen über die Städte bzw. den Landkreis und lokale Medien besetzt.

Die Vorbereitung und Rekrutierung der Bürger*innen fiel in den Beginn der Corona-Pandemie im Frühjahr 2020. Die veränderten Rahmenbedingungen durch Lockdown sowie Abstands- und Hygieneregeln führten zu konzeptionellen Anpassungen im Projekt. Bereits geplante Veranstaltungen vor Ort mussten erst verschoben und dann abgesagt werden. Schließlich wurde die Entscheidung getroffen, die Bürgerforen in einem digitalen Format durchzuführen, welches zu diesem Zeitpunkt noch kein selbstverständliches Format für solche Beteiligungsprozesse darstellte.

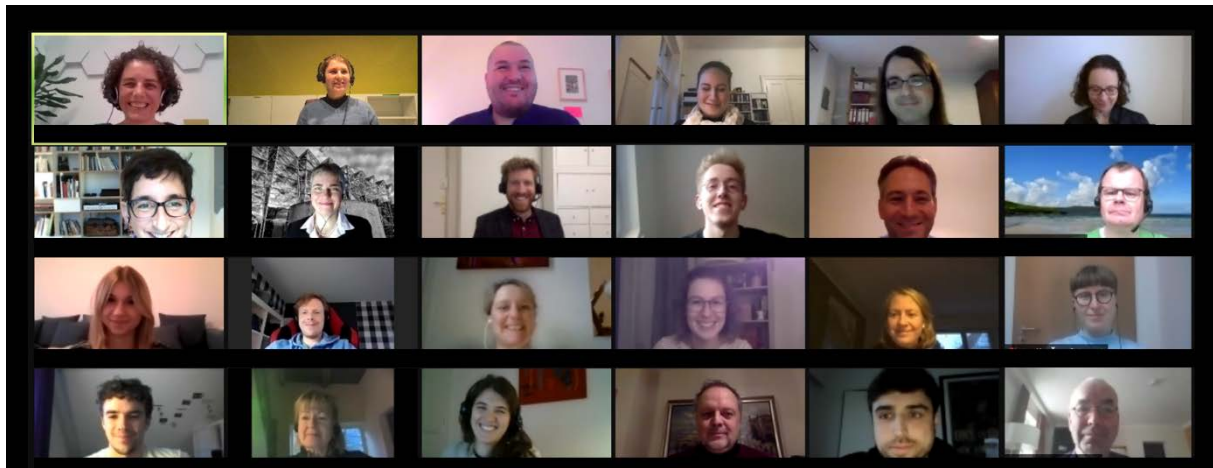
3.2 Phase 1: Bürgerdialog

Die Bürgerforen bildeten den Auftakt für die Beteiligungsphase im „Mobilitätslabor 2020“. Auf den Bürgerforen wurden die Teilnehmenden in das Projekt und die inhaltlichen Schwerpunkte Elektromobilität, (privates) Carsharing sowie Fahrgemeinschaften eingeführt. Anhand von Szenarien diskutierten sie die vorgestellten Maßnahmen und bewerteten diese. Die Bürgerforen

dienten auch dazu, Interessent*innen für die Testphase sowie weitere Bürgerbotschafter*innen für den weiteren Prozess zu gewinnen.

Vier digitale Bürgerforen fanden im November 2020 statt, eine fünfte Veranstaltung erfolgte im März 2021.

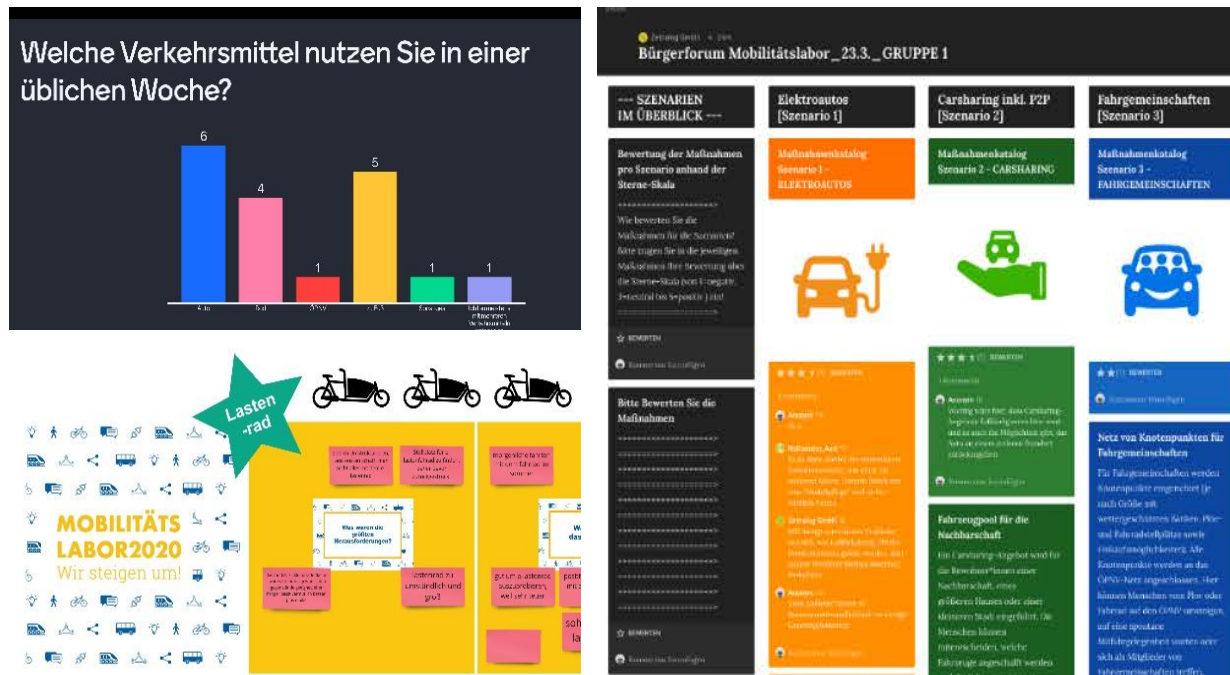
Abb. 3: Teilnehmende des Mobilitätslabor 2020 bei einem digitalen Bürgerforum



Quelle: ZebraLog, eigene Darstellung

In der Konzeption der Bürgerforen wurde auf eine offene und wertschätzende Kommunikation sowie eine angenehme Atmosphäre Wert gelegt. Der Komplexität des Themas wurde durch den verständigungsorientierten Ansatz und eine lebensweltliche Fundierung begegnet. Durch gruppenspezifische und kreative Methoden wie Storytelling, Soziometrie, Warm-ups und interaktive Settings wurde eine vertrauensvolle und konstruktive Diskussionsatmosphäre geschaffen. So wurden beispielsweise über Storytelling die Maßnahmen in einem Zukunftsszenario anschaulich aufbereitet. Dazu wurden drei fiktive Figuren in einem Rollenspiel auf der Veranstaltung von einem Fernsehmoderator interviewt – eine Autohändlerin, deren Autohaus sich auf Elektromobilität spezialisiert hatte, eine Bürgermeisterin, die Carsharing-Angebote gefördert hatte und ein Mitarbeiter eines ortsansässigen Unternehmens, in dem betrieblich initiierte Fahrgemeinschaften florierten. Fachliche Impulse wurden leicht verständlich aufbereitet und visualisiert. Sowohl auf den Bürgerforen als auch bei allen anderen Formaten des Mobilitätslabors 2020 wurden verschiedene digitale Tools genutzt, um die Veranstaltungen abwechslungsreich und interaktiv zu gestalten.

Abb. 4: Zusammenstellung verschiedener digitaler Anwendungen, die bei den Formaten eingesetzt wurden (z.B. Mentimeter (links oben), miro (links unten), padlet (rechts))



Quelle: Zebralog, eigene Darstellung

Inhaltlich wurden drei Szenarien zu den Themenkomplexen Elektromobilität, Carsharing und Fahrgemeinschaften als Alternativen zum privaten Pkw vorgestellt, diskutiert und bewertet. Konkrete Maßnahmen dabei waren zum Beispiel der Ausbau der Ladeinfrastruktur von Elektroautos, Beratungsangebote, Kaufprämien und Boni, die Bevorzugung von Elektroautos oder Carsharing in den Städten, betriebliches Mobilitätsmanagement und Knotenpunkte für Fahrgemeinschaften.

Das Thema **Elektromobilität** wurde kontrovers diskutiert: Einige Teilnehmende sahen den Ressourcenverbrauch von E-Autos als zu hoch an und wiesen darauf hin, dass auch E-Autos im öffentlichen Raum Platz einnehmen würden. E-Autos könnten vor diesem Hintergrund nur als Zwischentechnologie angesehen werden. Andere sprachen sich für E-Autos aus, wiesen aber darauf hin, dass es im urbanen Raum an Lademöglichkeiten fehle. Lademöglichkeiten könnten auch vom Arbeitgeber bereitgestellt werden, da das Auto hier in der Regel über einen langen Zeitraum stehen würde.

Es bräuchte eine Standardisierung der Ladeinfrastruktur, um die derzeitigen Hürden insbesondere bei längeren Strecken, zu verringern.

Beitrag aus Dortmund zum Thema Ladeinfrastruktur für E-Autos

„Als Hauptladestandort sehe ich meinen Arbeitgeber. Dort steht mein Fahrzeug in der Regel neun Stunden.“

Die meisten Teilnehmenden hatten bislang keine oder nur wenig Erfahrung mit **Carsharing**. Nur einzelne Teilnehmende gaben an, bereits viel Erfahrung mit Carsharing zu haben. Trotz der geringen Erfahrung zeigten sich viele Teilnehmende dem Carsharing gegenüber aufgeschlossen. Die Idee, vermehrt Fahrzeugpools in der Nachbarschaft zu schaffen oder Carsharing-Fahrzeuge in den Städten durch kostenlose Parkplätze oder Umweltspuren zu bevorzugen, wurde positiv bewertet. Kritisch betrachtet wurde hingegen der Vorschlag, einen Bonus für autofreie Haushalte zu vergeben.

Beitrag aus Dortmund zur Maßnahme „Bevorzugung von Carsharing-Fahrzeugen in den Städten“

„Umweltspuren finde ich grundsätzlich eine tolle, öffentlichkeitswirksame Idee. Ich hätte die gerne auch nur für Fahrräder.“

Das Thema **Fahrgemeinschaften** wurde ebenfalls auf allen Bürgerforen vorgestellt, von den Teilnehmenden selbst aber weniger aufgegriffen. Die Teilnehmenden wiesen darauf hin, dass es bei Fahrgemeinschaften in der Regel Umwege oder verbleibende Wege gäbe, die mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden müssten. Für die Sicherheit der Fahrenden und Mitfahrenden müsse gesorgt werden. Fahrgemeinschaften wurden von den meisten Personen als eher unattraktiv angesehen. Einzelne befürworteten aber die Idee.

Fahrgemeinschaften seien eher ein Ersatz für den öffentlichen Verkehr. Auch wenn der Fokus der Bürgerforen nicht auf dem öffentlichen Verkehr lag, so bezogen sich die Teilnehmenden immer wieder auf ihn. Der öffentliche Verkehr wurde als sehr wichtige Alternative zum privaten Pkw angesehen.

Beitrag aus dem Landkreis Osnabrück zum Thema Fahrgemeinschaften

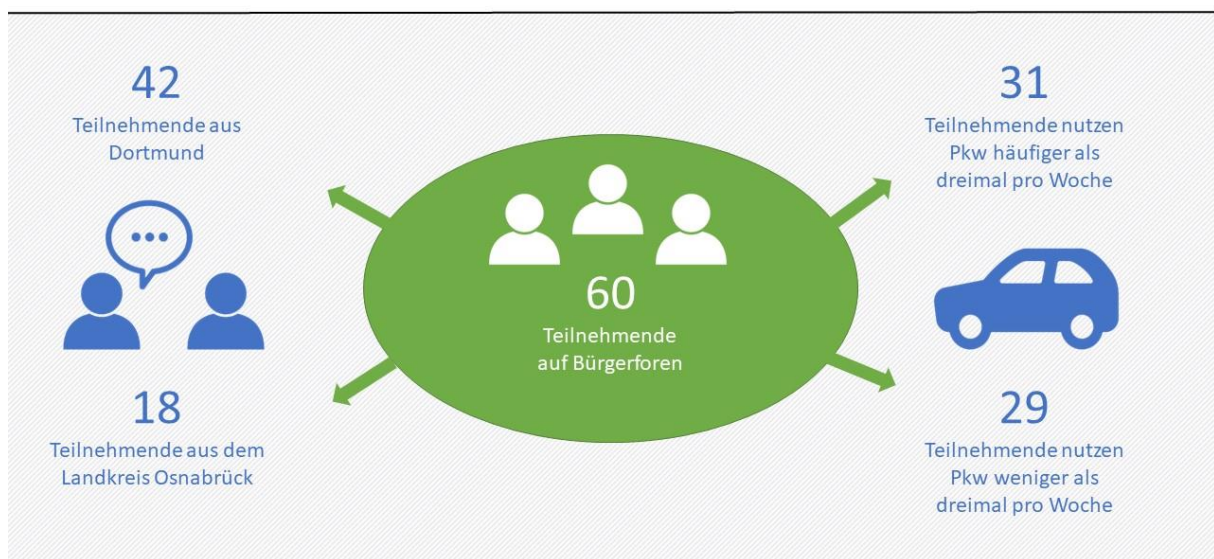
„Eine Art Haltestelle wie bei Bussen wäre an Ortseingängen interessant. So per Anhalter an dieser Stelle!“

An den Bürgerforen nahmen 60 Personen teil. Darunter waren mehr als doppelt so viele Teilnehmende aus dem urbanen Raum als aus dem ländlichen Raum, obwohl die Teilnahme an beiden Bürgerforen in gleichem Maße beworben worden war. Die Rekrutierung der Teilnehmenden erfolgte eingangs über eine Zufallsauswahl. Aufgrund der Pandemie war eine Verschiebung der Bürgerforen erforderlich, welche zu diversen Absagen bei Teilnehmenden führte. Die notwendige Nachrekrutierung erfolgte durch eine öffentliche Bekanntmachung.

Insgesamt nahmen 42 Personen aus Dortmund und 18 Personen aus dem Landkreis Osnabrück teil. Bei der Anmeldung zu den Bürgerforen wurden Mobilitätsprofile der Teilnehmenden erstellt: 31 Personen gaben an, den eigenen Pkw viel zu nutzen (mehr als dreimal pro Woche – oftmals nahezu täglich). 29 Personen gaben an, den Pkw weniger als dreimal pro Woche zu nutzen.

Abb. 5: Schematische Darstellung der Teilnehmenden

Verteilung der Teilnehmenden nach Herkunftsort und Pkw-Nutzung



Quelle: Zebralog, eigene Darstellung

3.3 Phase 2: Testphase

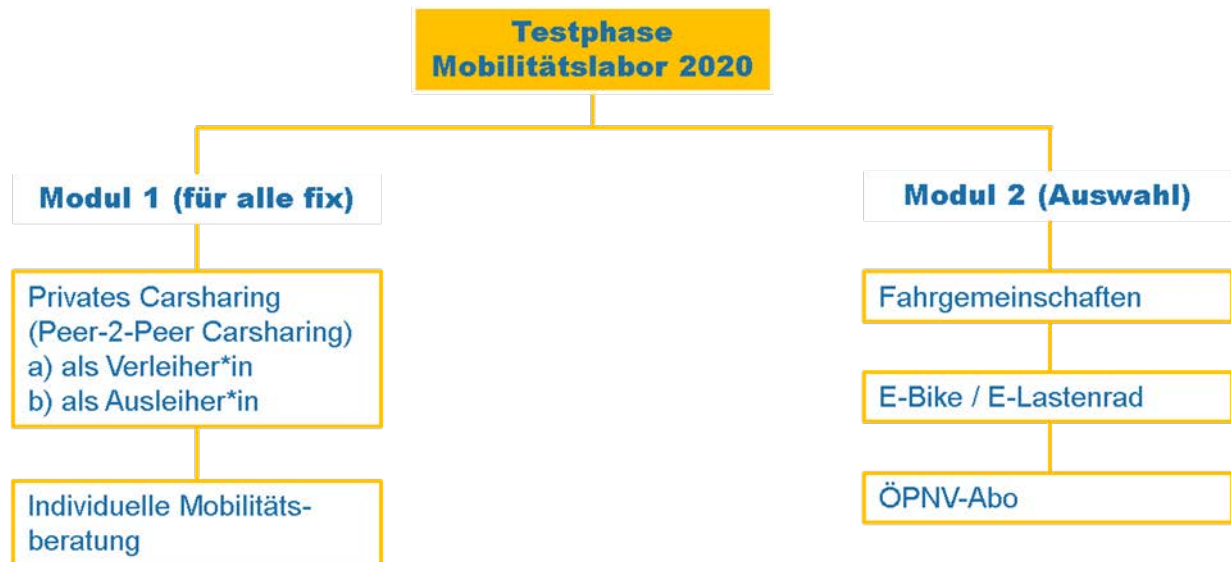
Im Mittelpunkt der Testphase stand das private Carsharing (auch Peer-to-Peer Carsharing genannt). Bei dieser Form des Carsharings vermieten Privatpersonen ihr Auto an andere Privatpersonen, wenn sie es gerade selbst nicht benötigen. Jede*r Teilnehmer*in der Testphase sollte das private Carsharing ausprobieren – entweder als Verleiher*in des eigenen Autos oder als Ausleiher*in von Fahrzeugen. Zudem erhielten alle Teilnehmer*innen eine Mobilitätsberatung. Diese sollte Ideen liefern, wie die Alltagsmobilität auch ohne eigenes Auto bewältigt werden kann und die Teilnehmer*innen dabei unterstützen, Alternativen zum eigenen Auto zu finden, die am besten zu den persönlichen Bedürfnissen und Möglichkeiten passen.

Teilnehmer*in aus dem Landkreis Osnabrück

„Ich habe es im Bekanntenkreis erzählt, dass ich bei dem Mobilitätskreis mitmache und mein Auto zum Vermieten eingestellt habe, ja. Aber Reaktionen waren unterschiedlich. Von „Das würde ich mit meinem privaten Auto nie machen“ bis „Schöne Idee, ich gucke mir das mal an“.“

Über diese „Pflichtbausteine“ hinaus umfasste die Praxisphase weitere Testangebote, von denen die Teilnehmer*innen mindestens eines wählen sollten. Hierzu gehörten: Fahrgemeinschaften nutzen oder anbieten, ein E-Bike oder E-Lastenrad über einen längeren Zeitraum ausprobieren, ein ÖPNV-Monatsabo für die Wohnregion testweise nutzen.

Abb. 6: Übersicht über die Testangebote



Quelle: ISOE, eigene Darstellung

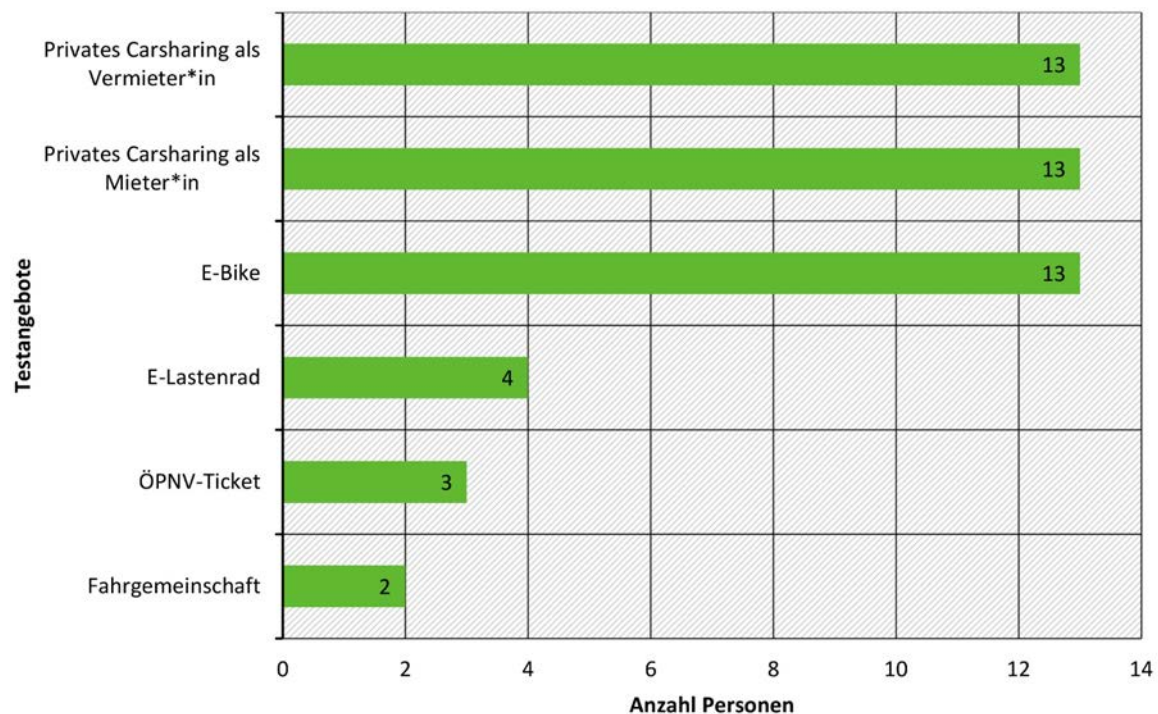
An der Testphase haben insgesamt 24 Bürger*innen teilgenommen. Die meisten waren bereits Teilnehmer*innen der Bürgerforen. Die übrigen wurden über Anzeigen in regionalen Medien gewonnen. 10 Personen wohnten in Dortmund/ Hagen und 14 im Landkreis Osnabrück. Der Kreis der Teilnehmer*innen zeigte ein breites soziodemographisches Profil, das sich über die verschiedenen Altersgruppen und Lebensphasen erstreckt. Entsprechend der Zielsetzung des

Projektes handelte es sich bei den Teilnehmenden überwiegend um Personen mit einem oder mehreren eigenen Autos im Haushalt. Dabei war jedoch mit Blick auf die Mobilitätseinstellungen und das bisherige Verkehrsverhalten ein breites Spektrum an Mobilitätsprofilen vertreten – angefangen bei Auto-Fans bis hin zu Nachhaltigkeitsorientierten.

Jeweils die gleiche Anzahl an Teilnehmer*innen beschäftigten sich mit dem privaten Carsharing als Vermieter*in bzw. Ausleiher*in – zwei Personen sogar mit beiden. Bei den optionalen Angeboten wurde am häufigsten das E-Bike gewählt.

Der Test des privaten Carsharings erfolgte über bestehende Plattformen (SnappCar und Getaround). Die Fahrzeuge konnten so einem bestehenden Kundenkreis angeboten werden bzw. die Testteilnehmer*innen konnten auf dort angebotene Fahrzeuge zurückgreifen. In den Untersuchungsregionen ist das private Carsharing jedoch bislang wenig verbreitet. Daher wurden zusätzlich Kommunikationsmaßnahmen durchgeführt, damit die Fahrzeugangebote der Testteilnehmenden bei anderen Personen in den Regionen Beachtung finden. Hierzu gehörten Sticker für das Auto sowie Berichte und Anzeigen in lokalen Medien.

Abb. 7: Anzahl Testpersonen je Mobilitätsangebot



Quelle: ISOE, eigene Darstellung

Abb. 8: Auto-Aufkleber für die Teilnehmer*innen, die das private Carsharing als Vermieter*innen ausprobierten



Quelle: Zebalog, eigene Darstellung

Für die Begleitung der Testphase und die Erfassung der Eindrücke und Erfahrungen wurde eine Online-Plattform eingerichtet. Das Portal umfasste verschiedene Dokumentations- und Austauschmöglichkeiten. Hierzu gehörten z. B. ein Carsharing-Fahrtenbuch sowie Diskussionsforen zu den einzelnen Testangeboten. Ergänzend zum Online-Portal wurden telefonische Interviews mit den Teilnehmer*innen zu Beginn und zum Ende der Testphase durchgeführt.

Außerdem gab es eine Auftakt- und eine Evaluationswerkstatt, zu denen alle Teilnehmer*innen online zusammenkamen. Die Auftaktwerkstatt im Januar 2021 diente dazu, die Teilnehmer*innen untereinander bekannt zu machen und sie über Details der zu testenden Angebote zu informieren. Auf der Online-Veranstaltung stellten sich die Mobilitätsberater vor und ein Mitarbeiter von SnappCar beantwortete Fragen zum privaten Carsharing. Die Evaluationswerkstatt im Oktober 2021 zum Ende der Testphase hatte zum Ziel, zusammen mit den Teilnehmer*innen, die Erfahrungen systematisch zusammenzutragen und erste Punkte für die Empfehlungen festzuhalten. Nach einem Input des ISOE-Teams zu der Auswertung der Testphase diskutierten die Teilnehmenden in Arbeitsgruppen zu den einzelnen Testangeboten. Die Ergebnisse wurden auf einem „Miroboard“ festgehalten und dann für den nächsten Schritt (Workshop mit Bürgerbotschafter*innen) vom Projektteam aufbereitet.

Bezogen auf das **private Carsharing** liefern die Erfahrungen der Testteilnehmer*innen ein ambivalentes Bild. Die Mieten und Vermietungen, die während der Testphase zustande kamen, wurden in den meisten Fällen positiv bewertet. Die Mieter*innen und Vermieter*innen gaben daher auch meistens an, dass sie das geliehene Auto noch mal ausleihen bzw. ihr Auto noch mal an die Person verleihen würden.

Teilnehmer*in zu einer realisierten Miete

„Ich habe mir für das letzte Wochenende ein Auto [...] gemietet und habe durchweg positive Erfahrungen gemacht. Die Vermieterin war super nett und flexibel, das Auto war wie beschrieben und gut zu fahren und sowohl das Check-in als auch das Check-out haben einwandfrei funktioniert.“

Gleichzeitig geht aus den Rückmeldungen der Teilnehmer*innen hervor, dass sie während der Testphase nur relativ wenige Fahrzeugmieten realisieren konnten (insgesamt 13 Mieten) und

die von ihnen angebotenen Fahrzeuge auch nur relativ selten ausgeliehen wurden (insgesamt 14 Vermietungen). Ein hierfür genannter Grund war die Corona-Pandemie, da die Teilnehmer*innen wegen dieser weniger unterwegs waren. Der deutlich gewichtigere Grund war jedoch, dass es für die Nutzung des privaten Carsharings in der Alltagsmobilität große Hindernisse gibt. Insbesondere bemängelten die Teilnehmer*innen, dass das Angebot an Fahrzeugen zu gering und der Weg zu verfügbaren Fahrzeugen dadurch oft zu weit sei. Ein weiteres Problem seien zu spät beantwortete Mietanfragen, was die Zuverlässigkeit im Hinblick auf kurzfristige Nutzungen einschränke.

Teilnehmer*in, die das private Carsharing als Mieter*in ausprobieren wollte

„Und entweder sind die Anfragen gar nicht beantwortet worden. Oder sie sind beantwortet worden mit „ich vermiete mein Auto nur mindestens zwei Tage am Stück“. Oder es passt jetzt gerade nicht. Oder die Antwort kam so kurzfristig, dass ich bis dahin einfach nicht abwarten konnte, und mich dann schon anders organisiert habe.“

Zudem wurden die Kosten, insbesondere bezogen auf kürzere Mieten von ein paar Stunden, als zu hoch empfunden. Und aus Vermieter*innen-Sicht bestand die Problematik, dass trotz der Kommunikationsmaßnahmen nur wenige bis gar keine Anfragen für das eigene Fahrzeug erfolgten. Nach Einschätzung der Teilnehmenden dürfte - vor allem für den ländlichen Raum - ein Grund hierfür sein, dass die meisten Haushalte über ein oder gar mehrere Fahrzeuge verfügen, sodass es in der jetzigen Situation kaum einen Bedarf für Carsharing gebe. Schließlich hatten einige am Test Interessierte noch das Problem, dass ihre Kfz-Versicherung eine Vermietung im Rahmen des privaten Carsharings nicht erlaubte, obgleich die Vermietungen durch ein spezielles Versicherungspaket des Plattformanbieters abgedeckt sind.

Insgesamt zeigt die Testphase somit auf, dass das Prinzip des privaten Carsharings durchaus Potential besitzt, die Rahmenbedingungen des privaten Carsharings aber deutlich alltagstauglicher werden müssen, damit es eine relevante Rolle innerhalb der Verkehrswende einnehmen kann.

Die Bewertungen der **Mobilitätsberatung** zeigen insgesamt ein positives Bild. Eine deutliche Mehrheit der Teilnehmer*innen gab an, dass sie neue Mobilitätsangebote kennengelernt oder Informationen zur Nutzung von Mobilitätsangeboten erhalten habe, die für ihren Mobilitätsalltag nützlich sind. Manche fühlten sich durch die Beratung aber auch darin bestätigt, dass es für sie in ihrer Wohngegend nur wenige Mobilitätsoptionen gibt, was die Möglichkeiten der Beratung ihrer Ansicht nach einschränkt.

Die **E-Bikes und E-Lastenräder** wurden von den Testteilnehmer*innen für vielfältige Wegezwecke genutzt. Dabei machten sie viele positive Erfahrungen – zum Beispiel, dass die elektrische Unterstützung motivierend wirke und die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades erweitere. Insgesamt zeigen die positiven Rückmeldungen auf, dass mit E-Bikes und E-Lastenrädern viele Autofahrten ersetzt werden können. Zugleich stellten die Teilnehmer*innen aber auch Hemmnisse fest, die dieses Potential (noch) einschränken. Zu den genannten Mängeln gehören beispielsweise fehlende, sichere Abstellmöglichkeiten und schlecht ausgebaute oder nicht vorhandene Radwege.

Die wenigen Teilnehmer*innen, die das **ÖPNV-Abo** testeten, kamen alle aus Dortmund/Hagen. Aus ihren Rückmeldungen geht hervor, dass ihnen das Test-Abo einen tiefen Einblick in die Einsatzmöglichkeiten des öffentlichen Nahverkehrs ermöglichte. Dabei lernten sie positive Eigenschaften des ÖPNV kennen und schätzen, waren aber auch mit negativen Aspekten

konfrontiert, wie Verspätungen, kaputten Aufzügen oder Schwierigkeiten bei verbundübergreifenden Fahrten.

Teilnehmer*in zum Testangebot ÖPNV-Abo

„Ich finde es cool, so in die Stadt zu fahren oder zu Terminen, keine Parkgebühren zu haben, keinen Stress mit der Rush Hour.“

Die zwei Teilnehmer*innen, die die Option **Fahrgemeinschaften** ausprobieren wollten, meldeten sich hierfür auf Fahrgemeinschaftsplattformen an (Pendlernetz und/oder fahrgemeinschaften.de), wo sie für ihre Strecke zur Arbeit eine Mitfahrmöglichkeit suchten und anboten. Ihre Bemühungen blieben leider erfolglos. Während der Testphase kamen keine gemeinsamen Fahrten zustande. Ob hierfür die Corona-Pandemie (mit)verantwortlich war, kann nicht klar gesagt werden, ist aber durchaus denkbar.

3.4 Phase 3: Zusammenführung der Ergebnisse

In einem Workshop mit den Bürgerbotschafter*innen im November 2021 wurden die bisher gesammelten Erkenntnisse zusammengetragen und auf die wesentlichen Aussagen hin verdichtet. Die Bürgerbotschafter*innen setzten sich aus Teilnehmer*innen an den Bürgerforen oder der Testphase (nicht notwendigerweise beidem) zusammen. Auf dem Botschafter*innen-Workshop, der ebenfalls online durchgeführt wurde, wurden die Ergebnisse der Testphase vorgestellt, sowie wesentliche Diskussionsstränge der Bürgerforen. Die Teilnehmenden reflektierten gemeinsam die Ergebnisse und formulierten im Format einer „Schreibwerkstatt“ darauf aufbauend Botschaften an die Politik. Diese Botschaften enthalten Vorschläge zu Maßnahmen, die darauf abzielen, Alternativen zum konventionellen, privaten Pkw praxistauglicher zu machen, damit Mobilitätsangebote wie Carsharing, Elektromobilität und weitere dazu gehörende Angebote besser von der Bevölkerung angenommen werden.

Übergeben wurden die Botschaften im Juni 2022 an Vertreter*innen des BMUV und des UBA im Rahmen der Abschlussveranstaltung des Mobilitätslabors 2020. Die Botschaften der Bürger*innen sind auf den folgenden Seiten dargestellt.

Abb. 9: Bürgerbotschafter*innen und Vertreter*innen des Bundesumweltministeriums und Umweltbundesamtes bei der Übergabe der Ergebnisse am 24. Juni 2022 in Berlin



Quelle: Zebralog

4 Bürgerbotschaften, um Alternativen zum konventionellen, privaten Pkw alltagstauglich und attraktiv zu machen

4.1 Bürgerbotschaften zum Thema Carsharing

Durch Carsharing-Angebote soll es einfacher möglich sein, auf ein eigenes Auto oder einen Zweitwagen zu verzichten. Die Anzahl an Autos reduziert sich dadurch. Für das Parken genutzte Flächen werden so für andere Zwecke frei (z. B. für Radwege oder Grünflächen). Außerdem soll Carsharing dabei helfen, wenn man vom eigenen Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Fahrrad und ÖPNV umsteigen möchte. Lässt sich dann doch eine Strecke nur schwer ohne Auto bewältigen, kann man auf solche Angebote gelegentlich zurückgreifen, z. B. wenn man ein Auto für schwere Einkäufe benötigt. Carsharing verzeichnete in den letzten zehn Jahren ein deutliches Wachstum und ist in vielen Städten schon sehr verbreitet (BCS 2021). Der Beitrag, den Carsharing zur Verkehrswende leisten könnte, ist damit aber bei Weitem nicht ausgereizt. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung sind es weiterhin nur relativ wenige, die solche Angebote nutzen. Damit geht einher, dass sich die Angebote vor allem auf Großstädte konzentrieren. Zusätzliches Potential birgt zudem das private Carsharing – eine Form des Autoteilens, bei der Privatpersonen ihren Pkw an andere vermieten. Damit unterscheidet sie sich von klassischen Carsharing-Modellen (stationsbasiert und free-floating¹), bei denen Anbieter eine eigene Fahrzeugflotte zur Verfügung stellen. Die Möglichkeit, die Vermittlung von Fahrzeugen über Apps und dazugehörige Onlineplattformen zu organisieren, haben die Praxis des privaten Autoteilens in den letzten Jahren erleichtert. Autobesitzer*innen können auf den Plattformen ihr Fahrzeug einstellen und Mieter*innen können dort nach passenden Autos suchen und diese buchen. Trotzdem handelt es sich beim privaten Carsharing bislang um ein wenig genutztes Nischenangebot.

Botschaft: In der Gesellschaft muss es selbstverständlicher werden, ein Auto zu teilen.

Damit es in der Gesellschaft selbstverständlicher wird, ein Auto zu teilen, sind unterstützende Maßnahmen von Seiten der Politik notwendig:

Mit Informationskampagnen sollte die Bekanntheit der Alternative Carsharing erhöht werden. Dabei sollte aufgezeigt werden, wie man ohne eigenes Auto leben und wie viel Geld man durch Carsharing sparen kann.

Zudem sollten die mit dem Carsharing verbundenen Umweltziele vermittelt werden, insbesondere folgende:

- Durch eine geringere Autonutzung können klimaschädliche Gase reduziert werden.
- Durch die Reduzierung von privaten Pkws wird weniger öffentlicher Parkraum benötigt. Dies kommt allen Bürger*innen zu Gute, weil so mehr Platz für andere Nutzungen entsteht.

Beratungsangebote sollten eingerichtet oder gefördert werden. Die Beratung sollte alle Carsharing-Formen abdecken, Rechtsfragen miteinschließen und organisatorische Hilfen für nachbarschaftliches Carsharing liefern.

¹ Erläuterung: stationsbasiertes Carsharing: Ausleihe und Rückgabe finden an einem fest definierten Standort statt. Free-floating/stationsunabhängiges Carsharing: Das Auto wird frei innerhalb eines Geschäftsgebietes ausgeliehen/abgestellt. Dies kann z.B. die Innenstadt/Kernstadt sein.

Eine Möglichkeit könnte sein, dass Kommunen entsprechende Beratungen anbieten und der Bund bzw. die Bundesländer diese fördern.

Eine aktivierende Rolle könnten zudem Arbeitgeber*innen einnehmen, indem Mitarbeitende anstelle von Dienst- und Firmenwagen einen Zugang zu Carsharing-Fahrzeugen erhalten. Die Politik sollte diese Option bekannter machen und entsprechende Beratungs- und Unterstützungsmöglichkeiten einrichten.

Zugleich sollte die Politik mithelfen, dass es flächendeckend Carsharing-Angebote gibt. Hierfür müssen Flotten/Fahrzeuge an solchen Standorten gefördert werden, die für kommerzielle Anbieter bislang nicht attraktiv sind (z.B. in kleineren Gemeinden oder ländlichen Gebieten). Dabei sollte die Förderung möglichst auf Angebote mit rein elektrischen Fahrzeugen fokussieren. Außerdem sollten insbesondere an solchen Standorten Anstrengungen unternommen werden, dass sich privates oder nachbarschaftliches Carsharing etabliert.

Carsharing sollte mit finanziellen Anreizen für die Nutzer*innen gefördert werden. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass Personen, die auf ein eigenes Auto angewiesen sind, nicht benachteiligt werden. Zudem sollten die Anreize an die Nutzung von Alternativen zum eigenen Auto gebunden sein. Beispiele wären Einstiegsgutscheine für Carsharing-Angebote oder Vergünstigungen beim Carsharing als Bonus beim Kauf eines Abos für den öffentlichen Nahverkehr.

Die Politik sollte dafür sorgen, dass das Carsharing (besser) mit anderen umweltfreundlichen Alternativen zum eigenen Auto verknüpft wird. Hierzu gehört z. B. eine (bessere) Integration in die Angebote des öffentlichen Verkehrs.

Carsharing-Fahrzeuge sollten bei den Parkmöglichkeiten bevorzugt werden. Es sollte (mehr) feste reservierte Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge geben – möglichst mit E-Lademöglichkeit. Kommunen sollten zeitnah und flächendeckend bevorzugte Parkmöglichkeiten für Carsharing-Fahrzeuge einführen.

Bei Neubauvorhaben sollte von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, den Stellplatzschlüssel zu reduzieren, wenn die Bauherr*innen sich verpflichten, ein am Wohnstandort verfügbares Carsharing-Angebot dauerhaft zur Verfügung zu stellen und insgesamt den Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten zum privaten Pkw zu erleichtern.

Die Tarifstruktur bei den Carsharing-Angeboten sollte übersichtlich und sowohl für eine stundenweise als auch tageweise Miete attraktiv sein.

Bei der Einführung dieser Maßnahmen geht es nicht darum, private Pkws komplett durch Carsharing zu ersetzen. Es wird auch in Zukunft Menschen geben, die auf die Nutzung eines privaten Pkw angewiesen sind. Ziel ist es jedoch, dass das Angebot von Carsharing deutlich erhöht und verbessert wird, damit eine Vielzahl von Menschen im Alltag auf einen privaten Pkw verzichten können und Carsharing für sie sowohl finanziell, aber auch im Sinne der Praxistauglichkeit eine echte Alternative zum privaten Pkw darstellt.

Botschaft: Privates/ Nachbarschaftliches Carsharing über Internetplattformen sollte alltagstauglicher und niedrigschwelliger werden.

Privates/ Nachbarschaftliches Carsharing über Plattformen im Internet sollte alltagstauglicher und niedrigschwelliger werden, um im Mobilitätsangebot eine stärkere Rolle einzunehmen.

Dafür muss die Verfügbarkeit von Fahrzeugen erhöht werden, z.B. indem kommunale oder betriebliche Flotten als ergänzendes Angebot außerhalb der Geschäftszeiten der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden. Plattformgestütztes privates Carsharing sollte sich an den Alltagsbedürfnissen orientieren. Daher sollten die Plattformanbietenden bestimmte Qualitätsstandards erfüllen (z. B. auch Stundentarife anbieten und eine Garantie geben, dass eine Anfrage innerhalb eines bestimmten Zeitraums beantwortet wird). Die Bedingungen und der Preis sollten klar und transparent für die Kund*innen aufbereitet sein.

Die Miete per Chipkarte bzw. App könnte beim privaten Carsharing gefördert werden, um das private Carsharing praktischer zu machen. Sie sollte aber nicht verpflichtend für die Vermieter*innen sein, da es diesbezüglich auch Bedenken gibt und manche den persönlichen Kontakt präferieren.

Das Mitmachen und Nutzen des privaten Carsharings darf nicht an der Versicherungsfrage scheitern. Daher ist für diejenigen, die ihr eigenes Auto als privates Carsharing-Fahrzeug vermieten möchten, wichtig, dass Kfz-Versicherungen den Verleih des Fahrzeugs nicht ausschließen.

Botschaft: Für eine stärkere Verbreitung des privaten Carsharings sind Anreize, Förderungen und aktivierende Maßnahmen notwendig.

Für die Teilnahme am privaten oder nachbarschaftlichen Carsharing sollten gezielte Anreize geschaffen werden. So könnten private Carsharing-Fahrzeuge bei den bevorzugten Parkmöglichkeiten eingeschlossen werden – als Anreiz für die Bereitstellung eines eigenen Fahrzeugs.

Plattformen zum privaten und nachbarschaftlichen Carsharing sollten von staatlicher Seite finanziell gefördert werden. Im Gegenzug könnten die Vermittlungs- und Versicherungsgebühren für die Nutzer*innen reduziert werden.

Das private und nachbarschaftliche Carsharing sollte durch staatliche Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden. Dabei sollten die Kommunen miteinbezogen werden.

Es sollte auch eine zielgruppenspezifische Ansprache erfolgen. Insbesondere an

- ▶ Jüngere, die noch kein Auto besitzen,
- ▶ Haushalte mit mehreren Autos,
- ▶ ältere Personen, die ihr Auto nur (noch) gelegentlich nutzen,
- ▶ Personen, die darüber nachdenken, ihr/ein Auto abzuschaffen.

Die Politik sollte Formate anstoßen, bei denen Interessierte am privaten und nachbarschaftlichen Carsharing zusammenkommen und sich austauschen können. Wohnungsunternehmen sollten hier eine vermittelnde Rolle einnehmen. Um die organisatorischen Hürden für einzelne Nutzer*innen zu reduzieren, könnten sie sogar Carsharing-Angebote als Teil der Miete mitanbieten.

4.2 Bürgerbotschaften zum Thema „Ganzheitliches Angebot und Rahmenbedingungen“

Auch eine Fahrt mit einem geteilten Auto belastet die Umwelt. Mit Carsharing allein kann eine nachhaltige Mobilität daher nicht erreicht werden. Vielmehr sind attraktive Mobilitätsalternativen und Rahmenbedingungen notwendig, die die Bürger*innen befähigen und motivieren, möglichst selten ein Auto für die Erfüllung ihrer Mobilitätsbedürfnisse heranzuziehen. Zu den umweltfreundlichen Alternativen zum Auto gehören klassischerweise der öffentliche Verkehr, das Fahrrad und das zu Fuß gehen. Eine weitere Möglichkeit, den Autoverkehr zu reduzieren besteht aber auch in der Bildung von Fahrgemeinschaften. Durch Fahrgemeinschaften kommt es dann zu einer Umweltentlastung, wenn sich Personen für eine Fahrt zusammenschließen, die ansonsten jeweils ihr eigenes Auto genutzt hätten. Für die Organisation von Fahrgemeinschaften gibt es verschiedene Online-Plattformen, die Angebot und Nachfrage zusammenbringen. Auch Arbeitgeber*innen unterstützen zuweilen die Bildung von Fahrgemeinschaften.

Botschaft: Fahrgemeinschaftsplattformen können regional Anbietende und Mitfahrende zusammenbringen.

Die Bekanntheit und Sichtbarkeit von regionalen, sicheren Fahrgemeinschaftsbörsen sollte gefördert werden. Es sollte Informationen dazu geben, für welche Strecken und Anlässe Fahrgemeinschaften besser und zeitsparender sind als die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, und dass die Städte auch dadurch vom Parkdruck entlastet werden können.

Es sollte Leuchtturmprojekte – idealerweise in jedem Bundesland – geben, bei denen erlebbar wird, wie Fahrgemeinschaften in größerem Maßstab funktionieren können. Im Sinne eines Wettbewerbs könnten so Modelle ermittelt werden, die für bestimmte Räume (eher städtisch, eher ländlich) am besten funktionieren und bundesweit eingeführt werden.

Da Sicherheit sehr wichtig ist, sollte die Verifizierung bei Fahrgemeinschaftsplattformen zum Standard gehören. Fahrtanbietende und Mitfahrende sollten darauf vertrauen können. Hier kann von anderen Verfahren bei online vermittelten Dienstleistungen gelernt werden. Die Plattformen sollten darauf ausgerichtet sein, dass Fahrgemeinschaften einfach organisiert werden können und längerfristige Mitfahr-Partnerschaften entstehen können.

Es sollte gefördert werden, dass es Informationen über Fahrgemeinschaftsbörsen in allen Firmen gibt. Die Firmen sollten ihre Mitarbeitenden über das Angebot kontinuierlich informieren.

Fahrgemeinschafts-Knotenpunkte könnten z.B. an ÖPNV-Knoten (Bus, Schiene) liegen, damit auch Übergänge funktionieren und ein leicht erkennbares Netz von Einstiegs-/ Übergangstellen geschaffen wird.

Botschaft: Der öffentliche Verkehr ist für bestimmte Wege und Strecken eine gute Alternative zum Auto. Es sind jedoch Verbesserungen notwendig, um das volle Potential auszuschöpfen.

Die Zuverlässigkeit und Planbarkeit von Wegen mit dem öffentlichen Verkehr von Haustür zu Haustür sollte verbessert werden. Die Weiterentwicklung von bedarfsgesteuerten Angeboten (On-Demand-Dienste) sollte gefördert werden und möglichst die Abholung zu Hause oder an nahen Haltepunkten, die optimierte Fahrtroute mit anderen Fahrgästen und den Ausstieg am Zielort umfassen.

Das Angebot sollte verbessert werden in Bezug auf Erschließung auch nicht zentraler Orte, der Taktung und die Beschleunigung/Bevorrechtigung des ÖPNV (Busspuren).

Vor allem sollte es ein überall einheitliches, verständliches und übersichtliches Tarifsystem geben. Die Politik sollte hierfür einen Rahmen schaffen, an den sich die Anbietenden halten.

Anreize sollten gesetzt werden, die die Nutzung des öffentlichen Verkehrs finanziell erleichtern und grundsätzlich preiswerter für die Nutzer*innen machen, oder eine Veränderung der Routinen ermöglichen (Jobticket u.a., Schnupperticket). Dazu gehört insbesondere, dass Kinder und Jugendliche sowie Mitfahrer*innen kostenlos bzw. kostengünstig fahren können sollten. Besonders Gruppen- oder Familienfahrten sind im öffentlichen Verkehr im Vergleich zur Pkw-Nutzung meist sehr teuer und müssen deutlich günstiger werden.

Botschaft: Die Rahmenbedingungen sollten insgesamt so verbessert werden, dass Alternativen zum Auto attraktiv, einladend und im Alltag wirklich praktisch sind.

Damit Attraktivität und Komfort der Alternativen zum privaten Pkw deutlich werden, kann eine Mobilitätsberatung helfen. Sie sollte nicht nur punktuell für bestimmte Zielgruppen (z. B. Neubürger*innen, Arbeitnehmer*innen, E-Autofahrer*innen oder ÖPNV-Kunden etc.) angeboten werden. Stattdessen sollte sie ein festes Angebot sein, zu dem Bürger*innen in den verschiedenen Lebensphasen (Umzüge, Geburt der Kinder, Jobwechsel, Ruhestand etc.) immer wieder leicht Zugang haben und darauf aufmerksam gemacht werden.

Angebote wie Test- und Schnupperwochen helfen Routinen zu brechen, ermuntern etwas Neues auszuprobieren und helfen die eigene Mobilität zu reflektieren. Die Politik sollte helfen, dass solche Angebote entstehen. Dafür muss es mehr Anreize geben, um kurzzeitig (z.B. autofreier Sonntag, Aktionstage, Veranstaltungen im Quartier), aber auch über längere Zeiträume (über mehrere Wochen) bisher nicht genutzte Möglichkeiten ausprobieren zu können.

Kaufanreize sollten nicht nur auf Neuwagenkäufer*innen und auf E-Autos abzielen, sondern den gesamten Mobilitätsmix im Blick haben.

Der ganzheitlich gedachte Mobilitätsmix als praktikable Alternative zum eigenen Auto sollte stärker kommuniziert werden.

Restriktionen wie die Begrenzung von Parkraum oder eine City-Maut sind sinnvoll. Es sollten die positiven Effekte (Gesundheit, weniger Abgase, höhere Verkehrssicherheit, höhere Lebensqualität) kommuniziert werden. Gleichwohl sollte es Mechanismen geben, um eine Belastung ökonomisch schwächerer Bürger*innen zu vermeiden.

- Neue Wohngebiete sollten auch als autofreie/ autoarme Quartiere geplant werden.
- Veränderung im öffentlichen Raum: Der Bedarf an Stellplätzen für andere Verkehrsmittel (E-Roller, Fahrrad, Lastenräder etc.) sollte mitbedacht werden und nicht den Gehwegflächen weggenommen werden. Stattdessen sollten Auto-Parkplätze umgenutzt werden.

Das Thema einer nachhaltigen Mobilitätskultur sowie Informationen und Kompetenzen wie ein sinnvoller Mix von Verkehrsmitteln genutzt werden kann, sollten bereits in der Schule vermittelt werden.

Unternehmen sollten verpflichtet werden, ein umfassendes betriebliches Mobilitätsmanagement zu betreiben. Hierzu sollten Vorgaben zu den Mindestvoraussetzungen geschaffen werden, die von den Unternehmen zu erfüllen sind.

Veränderungen z.B. am Baurecht sollten vorgenommen werden, um die indirekte Förderung des Autoverkehrs aufzulösen (Stellplatzanforderungen u.a.).

4.3 Bürgerbotschaften zum Thema Elektromobilität

Elektroautos sind – wenn sich keine andere Alternative zum konventionellen Auto im Alltag umsetzen lässt – die bislang umweltfreundlichste Alternative zu einem Auto. Sie erzeugen lokal keine Schadstoffe und belasten die Umwelt weniger, sofern regenerative Energie zur Stromerzeugung eingesetzt wird. Somit können Elektroautos vor allem in ländlichen Regionen, in denen die Strecken zu weit für das Fahrrad und der öffentliche Verkehr zu gering ausgebaut sind, sinnvoll sein. Die Reichweite batterieelektrischer Autos erreicht heute bereits mehrere hundert Kilometer, sodass sie für die allermeisten täglichen Fahrten geeignet sind. Die Ladeinfrastruktur, die zum Strom tanken benötigt wird kann sich sowohl am Wohnort, an Arbeitsplätzen, in öffentlichen Bereichen oder an Einkaufsgelegenheiten befinden. Zur Elektromobilität gehören aber auch E-Bikes, also Fahrräder mit Unterstützung durch einen Elektromotor. Sie bieten vielfältige Einsatzmöglichkeiten, denn sie mindern die körperliche Belastung, ermöglichen eine höhere Geschwindigkeit und vergrößern damit den Aktionsradius. Dementsprechend sind sie in vielen Situationen eine interessante Alternative zum Auto. Eine Sonderform stellen E-Lastenräder dar. Diese sind speziell für den Transport von Gegenständen oder Personen gebaut. Durch E-Lastenräder können viele Einkaufsstrecken umweltfreundlich zurückgelegt werden, die zu Fuß oder mit dem normalen Fahrrad zu beschwerlich wären.

Botschaft: E-Bikes und E-Lastenräder sind im Verkehrsmittelmix ein zentrales Element, um das Auto weniger zu nutzen – das sollte breit unterstützt werden.

E-Bikes und E-Lastenräder können viele Autofahrten ersetzen. Sie sind nicht nur für eine besondere Zielgruppe praktikabel.

Um E-Bikes im Alltag gut nutzen zu können, bedarf es

- ▶ der Verbesserung und dem Ausbau von Radwegen sowie der Umverteilung des öffentlichen Straßenraumes (von Pkw-Straßen hin zu Verkehrsflächen für Nahmobilität sowie aktiver Mobilität) und
- ▶ sicherer Abstellmöglichkeiten, wie Fahrradgaragen und mietbarer Parkboxen auf öffentlichen Flächen, in Wohnvierteln und an Bahnhöfen oder anderen zentralen Orten zum sicheren Deponieren von Fahrrädern am Start- sowie am Zielpunkt.

Um ausreichend Stellflächen für sichere Abstellmöglichkeiten zu haben, sollten Pkw-Parkplätze in Fahrradparkplätze (Fahrradgaragen/ Parkboxen) umgewandelt werden.

Verkehrswege für E-Bikes und E-Lastenräder müssen sicherer werden. Hierfür sind der Staat (Kommunen, Länder, Bund), aber auch Unternehmen, der Einzelhandel und öffentliche Einrichtungen verantwortlich.

Es sollten Möglichkeiten zum kostenlosen Testen von E-Bikes und E-Lastenrädern geschaffen werden. Auf diese Weise würden mehr Menschen angeregt, Alternativen zum privaten Pkw selbst zu nutzen. Das niedrigschwellige Testen von E-Bikes kann über Verleihsysteme, Aktionswochen oder andere Anlässe ermöglicht werden.

Es braucht einen guten Verkehrsmittelmix, um Alternativen zum privaten Pkw zu schaffen. Wichtig ist eine kostengünstige und unkomplizierte Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr.

Es sollte aktiv darauf aufmerksam gemacht werden, dass Bewohner*innen selbst Standorte für Fahrradabstellplätze vorschlagen können (geprüft durch die Kommune) und dies – wo möglich – durch die Kommune umgesetzt wird.

Mit Beratungsangeboten – nicht nur/erst beim Fahrradhandel – sollte dazu informiert werden, wie sich E-Bikes im Alltag gut einsetzen lassen und was bei der Anschaffung und Nutzung zu beachten ist (Kleidung, Abstellen, Laden, „Fahrschule“).

Botschaft: Elektroautos sind eine gute Alternative zu Pkws mit Verbrennungsmotor. Sie lösen jedoch nicht alle Probleme und sollten weiterentwickelt werden, um sie noch umweltschonender und massentauglich zu machen.

E-Autos können nur ein Teil der Verkehrswende sein. Mobilität muss insgesamt überdacht werden, denn würden Pkw mit Verbrennungsmotoren 1:1 durch E-Pkw ersetzt, würde sich nichts an anderen Problemen – wie beispielsweise der Stellplatzproblematik – ändern.

E-Autos stellen dort eine Alternative dar, wo der öffentliche Verkehr unzureichend ausgebaut ist (z.B. ländliche Räume). In Ballungsgebieten muss verstärkt auf andere Lösungen gesetzt werden (öffentlicher Verkehr, Carsharing, E-Lastenräder, Fahrräder).

Für eine umweltfreundliche E-Mobilität braucht es Strom aus regenerativen Energien. Die Energiewende muss insgesamt vorangetrieben werden, um E-Autos zur umweltfreundlichen Alternative zu machen.

Steuerliche Begünstigungen für kleine oder gebrauchte E-Autos können sinnvoll sein – große E-Autos wie E-SUVs sollten nicht steuerlich begünstigt werden.

Sinnvoll wäre es auch, Personen ohne eigenes Auto zu belohnen, um einen Bewusstseinswandel anzuregen und einen Umstieg auf andere Mobilitätsformen als den privaten Pkw anzustoßen.

Bei finanziellen Begünstigungen sollten (E-)Bikes vor E-Autos bevorzugt werden.

Botschaft: Damit E-Mobilität alltagstauglich wird, braucht es mehr Ladeinfrastruktur.

Eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur in verdichteten Gebieten ist Voraussetzung für die Nutzung von E-Autos. Lademöglichkeiten sollten Standard an öffentlichen Einrichtungen werden.

Es sollte eine Vereinheitlichung der Lade- und Bezahlssysteme erfolgen.

Botschaft: Es sollte anbieterunabhängige Beratungs- und Testangebote für E-Autos geben.

Vielen Bürger*innen fehlen die Informationen und eigene Erfahrungen zur Nutzung von E-Autos, dies führt z.T. zu Skepsis. Um E-Mobilität zum Durchbruch zu verhelfen, braucht es mehr Beratungsangebote und Möglichkeiten, E-Autos selbst zu testen (Testmöglichkeiten, Fahrschulen auf E-Autos umstellen o.ä.).

5 Reflexion und Schlussfolgerungen

Das Mobilitätslabor ist den folgenden Fragen nachgegangen:

- ▶ Was hält die Bürger*innen davon ab, statt des privaten, konventionellen Pkws umweltfreundlichere Alternativen zu nutzen?
- ▶ Welche Angebote und Maßnahmen führen dazu, dass Bürger*innen Alternativen zum privaten Pkw nutzen?

Die meisten Menschen haben sich durch langjährige Nutzung an eine bestimmte Mobilitätsform gewöhnt, die ihnen vertraut ist und die sich im Alltag als komfortabel erweist. Selten besteht ein Grund, dieses Mobilitätsverhalten aktiv zu ändern. Verändert sich das Lebensumfeld und die Alltagswege (beispielsweise durch einen Umzug oder Jobwechsel) oder ändern sich die Lebensumstände (beispielsweise durch Familiengründung) besteht eine höhere Bereitschaft, das eigene Mobilitätsverhalten aktiv zu ändern. Neben diesen individuell bedingten Anlässen gibt es auch Push- und Pull-Faktoren, die eine Nutzungsänderung hervorrufen können, beispielsweise hohe Treibstoffkosten, eine Verknappung des Parkraums oder Anreizsysteme wie ein kostengünstiger ÖPNV.

Im Mobilitätslabor 2020 wurde deutlich, dass auch eine für die Teilnehmenden kostenfreie Testphase ein geeignetes Instrument ist, damit sich Menschen mit dem eigenen Mobilitätsverhalten bewusst auseinandersetzen und sich mit anderen Mobilitätsformen vertraut machen. Auf diese Weise kann eine Testphase dazu beitragen, dass sich Menschen für Alternativen zum privaten Pkw öffnen – unabhängig davon, ob sich das Lebensumfeld oder die Lebensumstände ändern oder nicht.

Gleichzeitig machten die Teilnehmenden des Mobilitätslabors auch auf Hindernisse aufmerksam, die sie davon abhalten umweltfreundliche Alternativen zu nutzen (vgl. Policy Brief/ Quellenangabe dann später einfügen).

Folglich braucht es sowohl Anreizsysteme, wie beispielsweise niedrigschwellige Testmöglichkeiten auch über einen längeren Zeitraum, als auch konkrete Maßnahmen zur Reduktion von Barrieren, damit sich die Nutzung von Alternativen zum privaten Pkw etablieren kann. Die in den Bürgerbotschaften formulierten Maßnahmen sind eine gute Grundlage, um Alternativen zum konventionellen, privaten Auto zu stärken.

Wir danken allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Bürgerforen, der Testphase und als Bürgerbotschafter*innen für ihr Mitmachen - für ihre Zeit, ihr Engagement und die vielen wichtigen Hinweise und Perspektiven, die wir durch sie herausarbeiten konnten. Danke, dass sie sich auf dieses Experiment eingelassen haben und bis zum Ende dageblieben sind!

Quellenverzeichnis

BCS – Bundesverband CarSharing (2021): Jahresbericht 2020/2021 – Carsharing in Deutschland.

https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/220627_bcs_jahresbericht2022_digital.pdf

Nobis, C.; Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

Umweltbundesamt (2019): Berichterstattung unter der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen und dem Kyoto-Protokoll 2019. Nationaler Inventarbericht zum Deutschen Treibhausgasinventar 1990 – 2017.

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen>