

Alternativen zum privaten Auto – was es dazu braucht

Wege zu einem multioptionalen Verkehrsmittelmix



Foto: Taljat – stock.adobe.com

Zusammenfassung

Der Kraftfahrzeugverkehr ist ein Sektor, der trotz unterschiedlichster Ansätze bislang nur einen geringen Beitrag zur Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen geleistet hat. Ein Grund hierfür ist, dass die durch technische Verbesserungen an den Fahrzeugen erzielten Einsparungen immer wieder aufgeholt wurden. Allein auf technische Maßnahmen zu setzen, ist daher nicht ausreichend. Vielmehr muss sich auch das alltägliche Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger ändern.

Doch wie kann das erreicht werden? Ansätze dazu bieten die Ergebnisse des vom Umweltbundesamt geförderten Forschungsprojektes „Mobilitätslabor 2020 – Wir steigen um!“. Das Projekt ging der Frage nach, wie individuelle Mobilität weg vom privaten Auto mit Verbrennungsmotor, besser etabliert werden kann. Dafür muss es den Bürger*innen erstens möglich sein, Kompetenzen ausbilden zu können, und zweitens müssen Angebote und Infrastrukturen zur Verfügung stehen, die den Alltagsanforderungen gerecht werden. Dafür sind Anreize und Förderungen, gut durchdachte Kommunikation und Beratung und nicht zuletzt rechtliche Änderungen erforderlich. Politische Entscheidungsträger*innen und Behörden auf kommunaler, Landes- und Bundesebene sollten gezielt Anreize und Instrumente in den Blick nehmen, mit denen Menschen motiviert werden können auf einen Mix aus Umweltverbund und Sharingangeboten umzusteigen.

Hintergrund

Die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen des Verkehrssektors ist für das Erreichen der Klimaschutzziele unerlässlich, denn im Verkehrssektor ist es seit den 1990er Jahren nicht gelungen, die CO₂-Emissionen nennenswert zu reduzieren. Die Zahl der in Deutschland angemeldeten Personenkraftwagen nimmt seit Jahren zu und liegt derzeit auf einem Höchststand von 48,5 Millionen. Dies spiegelt sich im Verkehrsaufkommen, das weiterhin zu über 80 Prozent vom Auto verursacht wird. Der übermäßige Autoverkehr steht damit für gesundheitsschädlichen Lärm und Luftschadstoffe, viele Verkehrstote und -verletzte sowie für eine vielerorts schlechte Aufenthaltsqualität an Straßen und Plätzen.

Mobilität beruht auf Alltagsnotwendigkeiten, läuft routinisiert ab und besteht aus erlernten Mustern. Für die Mobilitätswende muss der Verkehr für die Bürgerinnen und Bürger möglichst attraktiv und alltagskompatibel gestaltet werden. Kernidee einer multioptionalen Mobilität ist, dass Bürger*innen das passendste Verkehrsmittel für den jeweiligen Weg auswählen können. Dafür brauchen die Menschen unterschiedliche Angebote und Anreize wie Park-and-Ride-Stationen, Fahrgemeinschaften, Jobtickets und Car- und Bikesharing-Systeme. Auch die Förderung von Elektrofahrzeugen und Lastenfahrrädern trägt dazu bei, vielfältige Mobilität zu ermöglichen, bei der das Privatauto mit Verbrennungsmotor weniger oder gar nicht mehr genutzt werden muss oder ersetzt werden kann.

In der Bevölkerung haben sich Mobilitätsmuster, bei denen das eigene Auto keine oder nur eine geringere Rolle spielt, noch nicht durchgesetzt. Zudem ist ein Alltag mit reduzierter oder gar keiner Autonutzung in urbanen und ländlichen Räumen sehr unterschiedlich möglich.

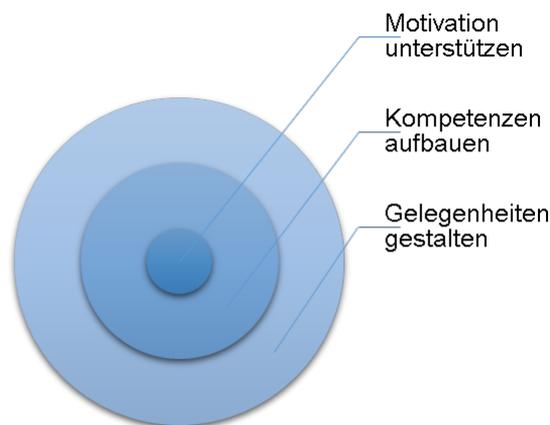
Mit Bürger*innen über Mobilitätsalternativen ins Gespräch zu kommen, die bislang das Auto stark nutzen, stand im Forschungsprojekt „Mobilitätslabor 2020 – Wir steigen um!“ im Mittelpunkt. Um dies zu erreichen, wurden in sogenannten „Bürgerforen“ die Bereiche Elektromobilität, Fahrgemeinschaften und privates Carsharing vertieft diskutiert. In einer mehrmonatigen Testphase konnten die Teilnehmer*innen Alternativen zum privaten Pkw ausprobieren. Die Erfahrungen wurden von den Bürger*innen selbst mit Unterstützung des Projektteams ausgewertet und in Bürgerbotschaften gefasst. Diesem Papier liegen diese Botschaften zu Grunde (vgl. UBA 2023). In „Bürgerforen“ wurde über die Bereiche Elektromobilität, Fahrgemeinschaften und privates Carsharing diskutiert. Dadurch konnten im Projekt die Hürden für die Nutzung identifiziert und Handlungsbedarfe aufgezeigt werden.

Das Forschungsprojekt „Mobilitätslabor 2020“ wurde von der Agentur ZebraLog und dem ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung im Auftrag des Umweltbundesamts und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz durchgeführt.

Empfehlungen

Die Nutzung von Verkehrsmitteln wird durch Routinen und Gewohnheiten bestimmt, die in weiten Teilen der Gesellschaft verankert sind und als „normal“ gelten. Diese Routinen sind sehr stabil. Sie kommen nicht nur im individuellen Verhalten zum Ausdruck, sondern werden auch von der Verkehrsinfrastruktur und Angeboten gestützt. Damit verfestigen sie sich in der Gesellschaft immer weiter. Damit sich Alternativen zum Privatauto durchsetzen, ist zwar die persönliche Motivation relevant. Es bedarf aber auch neuer Möglichkeiten, sie zu nutzen. Das bedeutet Kompetenzen hierfür und Gelegenheiten zur Nutzung, also Angebot und Infrastruktur.

Abbildung 1: Zielebenen für Verhaltensänderungen



Quelle: ISOE, eigene Darstellung

Motivation unterstützen

Im Bereich Umwelt und Verkehr treffen Maßnahmen, die den Verkehr klimaschonender gestalten, auf große Akzeptanz, wie zum Beispiel aus der Umweltbewusstseinsstudie 2020 des Umweltbundesamts hervorgeht. Diese Akzeptanz drückt eine Grundmotivation für Veränderungen aus. In konkreten Alltagssituationen ist diese Motivation allerdings weniger stark ausgeprägt. Sie muss daher insbesondere auf der Verhaltensebene gestärkt werden, was durch Kommunikation und Förderstrategien unterstützt werden sollte.

- ▶ **Bilder und Narrative:** Bürgerinnen und Bürger benötigen Bilder und Narrative, wie der Alltag ohne eigenes Auto oder mit weniger Autonutzung aussehen kann. Sie müssen sich vorstellen können, wie sie den Verkehrsmittelmix – die multioptionale Mobilität – einfach im Alltag einbauen können. Auf diese Weise wird deutlich, welche Vorteile eine veränderte Mobilität hat.
- ▶ **Mobilitätsexperimente:** Experimente und Testphasen machen Alternativen im Alltagsleben erfahrbar. Sie können quasi spielerisch eingesetzt werden und erfordern zunächst keine langfristig wirkenden Entscheidungen. Testangebote und Mobilitätsexperimente können auf diese Weise die Motivation zum Umsteigen stärken. Zudem sind sie Routinebrecher. Damit sind Probierräume ein wirkungsvolles Mittel, um eingeschliffene Verhaltensweisen zu durchbrechen, die bislang verhindern, dass gemäß der eigentlich vorhandenen Motivation gehandelt wird.

Abbildung 2: Neue Narrative – Kindertransport mit dem Lastenrad statt mit dem Auto



Foto: pikselstock – stock.adobe.com

- ▶ **Anreize für klimaschonendes Verkehrsverhalten schaffen und ausweiten:** Es gibt viele mögliche Anreize für die multioptionale Mobilität.
 - **Beispiel Carsharing:** Vergünstigte Gebühren auf Parkplätzen und in Parkhäusern in den Innenstädten sowie eine tarifliche Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrs und der lokalen Carsharing-Anbieter
 - **Beispiel E-Auto:** Zum Einstieg vergünstigte Parkmöglichkeiten in der Innenstadt
 - **Beispiel Lastenrad:** Zuschüsse für den Lastenradkauf, Bereitstellung sicherer Abstellanlagen
 - **Beispiel Radfahren und Zufußgehen:** Gesundheitsdividende über die Krankenkassen oder Gutscheine für alltagstaugliche Ausrüstung

- ▶ **Angebote vereinfachen:** Einfach verständliche und zu nutzende Verkehrsangebote, Tarife und Abstellmöglichkeiten sollten verfügbar sein. Der öffentliche Verkehr, insbesondere der Nahverkehr, ist mit seiner komplexen Tarifstruktur und der regional bzw. lokal sehr unterschiedlichen Ausgestaltung der Tarifsysteme, des Designs usw. für Neulinge und sporadisch Nutzende schwer verständlich. Das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 hat aufgezeigt, dass Alltagstauglichkeit und Attraktivität auch durch Vereinfachung steigen. Bürgertickets, Kombiangebote und niedrighschwellige Einsteigerangebote sind daher ein wichtiger Baustein.

- ▶ **Carsharing im öffentlichen Raum sichtbar machen:** Stationäre Carsharing-Parkplätze sollten auffindbar und sicher erreichbar sein. Carsharing-Unternehmen müssen dabei unterstützt werden, dass Carsharing-Abstellplätze attraktiv und sichtbar gestaltet sind. Dafür eignen sich zum Beispiel Mobilitätsstationen in Quartieren. Auch privates und nachbarschaftliches Carsharing muss mitgedacht werden. Außerdem sollten Plattformanbieter für privates Carsharing dabei unterstützt werden, ihr Angebot in den Regionen transparent darzustellen. Interessierte Bürgerinnen und Bürger benötigen ein Forum, um die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen bekannt zu machen. Das Forum sollten Kommunen und Landkreise zur Verfügung stellen.

- ▶ **Carsharing zielgruppenspezifisch kommunizieren:** Carsharing ist in vielen Zielgruppen bislang wenig bekannt. Zudem besteht vor allem in ländlichen Räumen in der Regel gar kein sichtbares Angebot. Deshalb ist es wichtig, die Zielgruppen anzusprechen, für die Carsharing eine sinnvolle Alternative ist, um die Motivation zu wecken das vorhandene Angebot zu nutzen. Dies ist nicht nur Aufgabe der Anbieter selbst, sondern auch der Kommunen und Landkreise, die über Mobilität am Ort informieren sollten. Vor allem den folgenden Zielgruppen kann damit deutlich werden, dass Carsharing für sie nützlich und erschwinglich ist:
 - Personen und Haushalte, die sich kein eigenes Auto leisten können,
 - Junge Erwachsene, die nicht auf das Auto der Eltern zurückgreifen können/wollen,
 - Eltern erwachsener Kinder, die keinen Zweit- oder Drittwagen kaufen wollen,
 - Senior*innen, die nach ihrer Berufstätigkeit keinen (Zweit-)Wagen finanzieren wollen,
 - Personen, die nur sporadisch ein Auto brauchen und sich deshalb mit anderen zusammentun wollen.

- ▶ **Arbeitgeber unterstützen und in die Pflicht nehmen:** Betriebliches Mobilitätsmanagement sollte verpflichtend sein. Vor allem der Weg von und zur Arbeit bietet viele Möglichkeiten, Bürger*innen zu unterstützen, klimaschonend mobil zu sein. Zahlreiche Möglichkeiten wie Jobticket-Lösungen zur vereinfachten Nutzung des ÖPNV oder Jobrad-Förderschemata existieren schon. Wichtig sind auch gute Fahrradabstellplätze, Umkleide- und Duscmöglichkeiten und nicht zuletzt attraktive Arbeitszeitmodelle, die (Auto-)Verkehr vermeiden helfen. Diese Angebote sind nicht nur für den Klimaschutz gut, sondern dienen auch der Mitarbeitergewinnung und verbessern das Betriebsklima.

Kompetenzen aufbauen

Multimodale Mobilität kann gelernt werden, damit alte Routinen und Praktiken durch neue ersetzt werden können. Dafür sollten Bürgerinnen und Bürger dabei unterstützt werden, diese Kompetenzen aufzubauen. Denn hier gibt es noch kaum Erfahrungen mit der Verknüpfung von Verkehrsmitteln und bestimmten Alternativen zum Auto. Welche Maßnahmen können unterstützen?

Abbildung 3: Der Mobilitätsmix erfordert anderes Know-how und neue Kompetenzen



Illustration: Nuthawut – stock.adobe.com

► **Individuelle Mobilitätsberatung ausbauen:** Über eine persönliche Mobilitätsberatung lernen Bürgerinnen und Bürger die konkreten Möglichkeiten kennen, wie sie ihre Alltagsmobilität ohne den eigenen Pkw gestalten können, da konkrete Mobilitätsalternativen meist nicht bewusst oder bekannt sind. Dabei werden Unsicherheiten verringert und Optionen aufgezeigt. Wie plane ich eine Anreise mit Rad, Bahn und Bus richtig, wo muss ich einen Zeitpuffer einbauen, wo parke ich am besten mein Lastenrad, was mache ich, wenn kein Carsharing-Auto da ist? Zentrale Bausteine hierfür sind:

- Ein persönliches Mobilitätsprofil erheben – darauf aufbauend Optionen entwickeln, die am besten zu den persönlichen Lebensumständen, Vorlieben und Möglichkeiten passen.
- Eine Beratung vor Ort oder in der Region zu verfügbaren Mobilitätsangeboten mit Fokus auf den Verkehrsmittelmix anbieten: ÖPNV (Linien, Fahrzeiten, Tarife, Haltestellen, Park-and-Ride-Möglichkeiten), Fahrrad- und Fußwegverbindungen, Fahrrad- und Carsharing-Angebote, Fahrgemeinschaftsbörsen und Kombination der Angebote erläutern.

- Flankierende Tools einführen: Hilfreiche Apps und Infoseiten, Lieferdienste, Alltagskniffe und richtige Ausrüstung verfügbar machen.

Vielerorts werden Mobilitätsberatungen durch Verkehrsverbünde angeboten, die aber deutlich erweitert werden sollten und wohnortnah und anlassbezogen, zum Beispiel nach einem Umzug, eingesetzt werden sollten. Dafür eignen sich Neubürgerpakete auf dem Bürgeramt oder eine aufsuchende Beratung.

- ▶ **Unabhängige Beratung zu Elektroautos und Ladeinfrastruktur anbieten:** Vielen Bürger*innen fehlen Informationen und Erfahrungen zur Nutzung von Elektroautos, was bei ihnen teilweise zu Skepsis führt. Um die Elektromobilität zu etablieren, sind mehr unabhängige Beratungsangebote nötig sowie Möglichkeiten E-Autos selbst zu testen.
- ▶ **Mobilitätsexperimente und Aktionswochen durchführen:** Um das einmalige Ausprobieren in eine Routine zu überführen, haben sich mehrmonatige Mobilitätsexperimente bewährt. Sie dienen sowohl als ‚Routinenbrecher‘ als auch dazu Gewohnheiten dauerhaft zu verändern. Dadurch wird Neues spielerisch zur Gewohnheit. Nützlich ist, wenn während des Ausprobierens ein einfacher Rahmen geboten wird – beispielsweise indem E-Bikes oder Lastenräder, eine Flatrate für öffentliche Verkehrsmittel oder das E-Ladenetz verfügbar sind.
- ▶ **Fundierte Diskussion über die Elektromobilität weiterführen:** Elektroautos stellen einen wichtigen Teil der Verkehrswende dar, werden aber von Bürgerinnen und Bürgern oft hinterfragt. Informations- und Diskussionsformate können helfen, die Wissensgrundlage zu verbessern. Damit wird klar wo Elektromobilität eine sinnvolle Alternative zum herkömmlichen Auto darstellt, wie zum Beispiel vor allem in ländlichen Räumen. Dort werden auch langfristig motorisierte individuelle Verkehrsmittel für mittlere Strecken notwendig sein. Wichtig ist für die Diskussion auch, dass der Strom für Elektromobilität aus erneuerbarer Energie stammen sollte und wie es gelingen kann, dass bei der Elektromobilität kleine sowie gebrauchte E-Autos gefördert werden. Um das Wissen über Elektromobilität zu verbreiten, sollten Volkshochschulen und Anbieter politischer Bildungsformate einbezogen werden.

Angebote und Infrastruktur gestalten

Um Alternativen zum Auto stärker in die Praxis zu bringen, müssen auch entsprechende Angebote verfügbar sein. Das Angebot muss vom Alltag der Nutzenden her entwickelt werden. Praktikabilität und Attraktivität müssen von Beginn an im Mittelpunkt stehen, wenn sich Routinen ändern sollen. Schlechte Erfahrungen wiegen doppelt, besagt ein Sprichwort. Solche können vor allem in der kritischen Phase des Ausprobierens besonders abschreckend wirken.

- ▶ **Planbarkeit und Zuverlässigkeit sicherstellen:** Soll sich multioptionale Mobilität durchsetzen, müssen die Menschen sich auf die Angebote und Verbindungen sicher verlassen können. Hierzu gehört, dass Ziele auch mit umweltfreundlichen Alternativen zum eigenen Auto gut zu erreichen sein müssen. Zudem muss gewährleistet sein, dass in Situationen, in denen das vorgesehene Verkehrsmittel nicht zur Verfügung steht bzw. ausfällt oder der Übergang von einem zum anderen Verkehrsmittel nicht funktioniert (zum Beispiel wegen Verspätungen), sichere Alternativen zur Verfügung stehen.

Abbildung 4: Alternativen müssen planbar und zuverlässig sein

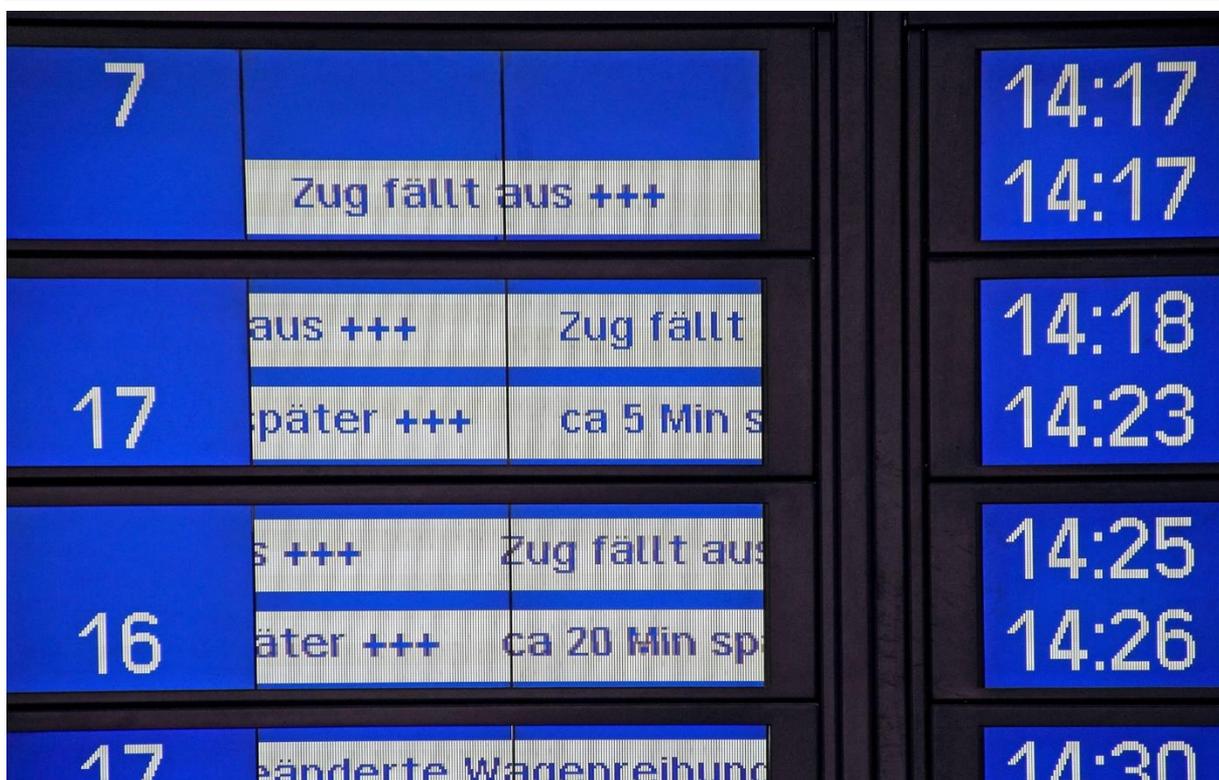


Foto: mitifoto – stock.adobe.com

- ▶ **Komfort und Sicherheit der intermodalen Verknüpfung verbessern:** Details, die nur auf den ersten Blick Kleinigkeiten darstellen, verhindern häufig, dass die Nutzung oder der Umstieg in einer Wegeketten reibungslos möglich sind – sei es die fehlende Rinne um das Rad an einer Treppe hochzuschieben oder die unzureichende Beleuchtung einer Carsharing-Station. Schnittstellen in der Wegeketten müssen sorgfältig geplant und von allen Akteuren verbessert werden. Besonders wichtig sind qualitativ hochwertige und sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes und Lastenräder im öffentlichen Raum.
- ▶ **Carsharing-Flotten in ländlichen Räumen vergrößern:** In kleinen Gemeinden besteht das vorhandene Carsharing-Angebot oft nur aus einem Fahrzeug. Ortsansässigen Firmen und Einrichtungen sollte empfohlen werden, ihren Fuhrpark außerhalb der Geschäftszeiten zu öffnen und so Fahrzeuge in ländlichen Regionen gemeinschaftlich nutzbar zu machen. Oft können Unternehmen ihren Fuhrpark im Rahmen eines Corporate Carsharings effizienter betreiben und dadurch als Ankermieter vor Ort dienen.
- ▶ **Quartiere und Wohnsiedlungen autoreduziert planen und den rechtlichen Rahmen hierfür anpassen:** Länder und Kommunen müssen Planungsinstrumente zur Umsetzung der Mobilitätswende rechtssicher nutzen können. Dafür sollten Stellplatzsatzungen und Stellplatzschlüssel zeitgemäß angepasst werden. Vorgaben für Mobilitätskonzepte bei Neubauvorhaben sollten konsequent genutzt werden. Parkraummanagement sollte flächendeckend auch im Bestand Standard werden. Die Wohnungswirtschaft ist ein zentraler Akteur für die Transformation und muss deshalb einbezogen werden.

Quellen

Umweltbundesamt (2021): Umweltbewusstseinsstudie 2020, Kurzfassung

Umweltbundesamt (2022): <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher>

Umweltbundesamt (2023): Bürgerbotschaften aus dem Mobilitätslabor 2020. Alternativen zum konventionellen, privaten Pkw.

Kraftfahrbundesamt (2022): Gemeldete Kraftfahrzeuge zum 1.1.2022. URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html (Zugriff: 17.09.2022)

Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Verkehr in Zahlen 2021/2022. Verkehrsaufkommen, URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2021-2022-pdf.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff 17.09.2022)

VCD e.V. (2017): Handlungsempfehlungen zur Umsetzung multimodaler Verkehrsangebote. Berlin

VDV-Akademie/promobiE (Hg.) (2017): Professionelle Mobilitätsberatung in Zeiten von Multimodalität und Elektromobilität Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen aus dem Projekt ProMobiE

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

Stand: Dezember 2022

Autorenschaft, Institution

Deffner, Jutta, Georg Sunderer, ISOE –
Institut für sozial-ökologische Forschung

Zitiervorschlag:

Deffner, Jutta, Georg Sunderer (2022): Alternativen zum privaten Auto – was es dazu braucht. Wege zu einem multioptionalen Verkehrsmittelmix. Hrsg. UBA, Dessau-Roßlau