

Mobilitätsdienstleistungen für autofreie und multimodale Haushalte

**Bericht im Rahmen des Projektes
„Umsetzungsbegleitung des Verkehrs-
konzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban“**

Schlussbericht

Verfasser: Willi Loose

Mitarbeit: Barbara Doberschütz

Freiburg, 27. Mai 2003

Geschäftsstelle Freiburg

Binzengrün 34 a
D-79114 Freiburg
Tel. 0761-452 95-18
Fax 0761-47 54 37
Email: loose@oeko.de

Büro Darmstadt

Elisabethenstr. 55-57
D-64283 Darmstadt
Tel. 06151-81 91-0
Fax 06151-81 91-33

Büro Berlin

Novalisstr. 10
D-10115 Berlin
Tel. 030-28 04 86 80
Fax 030-28 04 86 88

<http://www.oeko.de/>

Inhalt

1	Aufgabenstellung.....	1
2	Übersicht über bestehende Mobilitätsdienstleistungen.....	3
2.1	Neue Angebotsformen und Kooperationen im Bereich des Car-Sharings.....	3
2.1.1	Tarifkooperationen zwischen ÖPNV-Unternehmen und Car-Sharing-Anbietern	3
2.1.2	Weitergehende Kooperationen zwischen ÖPNV-Unternehmen und Car-Sharing-Anbietern	6
2.1.3	Weitere Entwicklungsformen des Car-Sharings	8
2.1.4	Kooperationen mit anderen Mobilitätsdienstleistern	9
2.1.5	Privat organisierte Autogemeinschaften	10
2.1.6	Sonstige Informationen zum Car-Sharing	11
2.2	Fahrgemeinschaftsvermittlung	11
2.3	Mobilitätsmanagement durch Wohnungsunternehmen	12
2.3.1	Wohnungsbezogenes Car-Sharing-Angebot für Mieter	12
2.3.2	ÖPNV-Konzepte und Wohnungswirtschaft	15
2.3.3	Mobilitätspakete für Neubürger	16
2.4	Lieferservice, Hol- und Bringdienste.....	17
2.4.1	Beispiele von Lieferservice, Hol- und Bringdiensten in Deutschland	17
2.4.2	Lieferservice für besondere Zielgruppen	21
2.4.3	Lieferservice für Bio-Produkte	21
2.4.4	Online-Shopping mit Lieferservice	22
2.4.5	Was sonst noch wichtig ist zum Lieferservice	23
2.5	Hilfsmittel zum Gepäcktransport.....	24
2.5.1	Handwagensysteme	24
2.5.2	Typen von Lastenrädern	24
2.6	Mobilitätsmanagement für das Fahrradfahren.....	24
2.7	Freizeithilfen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer	25

3	Bestehende Mobilitätsdienstleistungen für autofreie und multimodale Haushalte in Freiburg und dem Vauban.....	27
3.1	Statische Fahrplanauskünfte.....	27
3.2	Echtzeit-Fahrplaninformationen.....	28
3.3	Versierte Bahnagenturen.....	28
3.4	Angebote zur Fahrradnutzung.....	28
3.5	Car-Sharing in Freiburg.....	29
3.6	Mitfahrzentrale in Freiburg.....	29
3.7	Bringdienste und Gepäcktransport im Stadtteil.....	30
3.8	Freizeitangebote ohne Auto.....	30
3.9	Fahrradverleih im Stadtteil.....	30
4	Sinnvolle Angebotsergänzungen für den Stadtteil Vauban.....	31
4.1	Car-Sharing-Angebote im Stadtteil.....	31
4.2	Persönliche Mobilitätsberatung im Stadtteil.....	33
4.3	Hol- und Bringservice der Einzelhändler für die Bewohner des Stadtteils.....	35
4.4	Informationsblatt mit Informationen zu Mobilitätsangeboten im Stadtteil, in Freiburg und der Region.....	36
Literatur	37	

1 Aufgabenstellung

Mobilitätsdienstleistungen leisten einen Beitrag zur alltäglichen Mobilitätsbewältigung. Sie werden im Rahmen des Mobilitätsmanagements in Kommunen, Stadtteilen oder auch innerhalb von standortbezogenen Verkehrskonzepten bei verkehrserzeugenden Institutionen und Betrieben eingesetzt. Sie verfolgen die Zielsetzung, durch eine angepasste Verkehrsmittelwahl zu einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität beizutragen.

Die in diesem Bericht beschriebenen Mobilitätsdienstleistungen sprechen vor allem zwei Zielgruppen an. Da ist zunächst die Zielgruppe der autofreien Haushalte. Diese sind dadurch charakterisiert, dass sie nicht über ein eigenes Auto verfügen oder auf ein ständig verfügbares Auto Dritter (z.B. Firmenwagen, Pkw von Freunden und Verwandten) zugreifen können. Daneben werden von den Mobilitätsdienstleistungen auch Haushalte angesprochen, die zwar über ein eigenes Auto verfügen, deren Verkehrsmittelwahl jedoch nicht auf dieses Fortbewegungsmittel fixiert ist. Sie werden mit Unterstützung durch Mobilitätsdienstleistungen also zu einer multimodalen Verkehrsmittelwahl angeregt. Multimodalität meint hierbei, dass für jede Fahrt das jeweils am besten geeignete Verkehrsmittel oder die best geeignete Verkehrsmittelkombination ausgewählt wird. Die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit der Verkehrsmittel sowie weitere Rahmenbedingungen (z. B. Eignung für Gepäcktransport, Begleitung weiterer Personen etc.) entscheiden so über eine eventuell von Fahrt zu Fahrt unterschiedliche Verkehrsmittelwahl.

Der Bericht gibt zunächst im Kapitel 2 eine angebotsseitige Übersicht über bestehende oder im Rahmen von Forschungsprojekten erprobte Mobilitätsdienstleistungen für autofreie und multimodale Haushalte. Mit dieser Übersicht werden noch keine Aussagen über die Einsatzfähigkeit und Eignung bei der Bewältigung der spezifischen Problembereiche im Stadtteil Vauban verbunden. Im Kapitel 3 werden bereits bestehende Mobilitätsdienstleistungen in Freiburg beschrieben, die von Bewohnerinnen und Bewohnern des Stadtteils Vauban genutzt werden (können) und in Kapitel 4 wird ein Maßnahmenmix von zusätzlichen Mobilitätsdienstleistungen, die in Freiburg oder speziell im Stadtteil zur Verfügung gestellt werden sollten, abgeleitet.

Dieses Konzept stellt eine (von mehreren) inhaltliche Grundlage für den weiteren Diskussions- und Entscheidungsprozess im Stadtteil dar, die in die weitere Umsetzungsbegleitung zur bewohnerorientierten Verbesserung des Verkehrskonzeptes im Rahmen des Gesamtprojektes einmündet. Eine weitere Grundlage wird mit der Bewohnerbefragung zur Zufriedenheit mit dem bisherigen Verkehrskonzept im Stadtteil erstellt. Beide Grundlagen - die angebotsseitige Übersicht über anderswo realisierte Mobilitätsdienstleistungen und die nachfrageorientierte Bedürfnislage im Stadtteil Vauban - sind in einem Workshop zur Diskussion gestellt worden und fließen in die weiteren Schritten des Umsetzungsprozesses im Rahmen des Projektes „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban“ fließen.

Das Marktpotenzial von Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland wurde von Prognos im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft und Forschung untersucht (SCHAD 1998). Hierbei wurden drei Arten von Mobilitätsdienstleistungen unterschieden:

- Intermodale Navigations- und Verkehrsinformationssysteme, die unabhängig von einem Verkehrsmittel genutzt werden können und das Umsteigen während der Fahrt von einem Verkehrsmittel auf ein anderes unterstützen,
- Mobilitätsagenturen, die integrierte Mobilitätsinformationen (über alle verfügbaren Verkehrsanbieter) vor und während der Fahrt bereit stellen und darüber hinaus Buchung, Reservierung und vereinfachte Abrechnungsverfahren anbieten, und

- Mobil-Pakete, bei denen Leistungen der öffentlichen Verkehrsunternehmen gemeinsam mit Leistungen anderer Verkehrsanbieter der Region (z.B. Car-Sharing Anbietern) vermarktet werden.

Zwar wurde als Ergebnis der repräsentativen Befragung von 750 Bewohnern aus drei bundesdeutschen Ballungsräumen (Dresden, Köln, Mittelfranken/Nürnberg) die zunehmende Bedeutung neuer Informationsmedien bestätigt. Jedoch sind gerade die Neukunden des öffentlichen Verkehrs und die Wenignutzer auf eine persönliche Beratungsmöglichkeit am Telefon oder im Ladenbüro einer Mobilitätsagentur angewiesen. Insbesondere bei Reservationen (von Zügen oder Mietwagen) wird eine persönliche Abwicklung bevorzugt. Die Gutachter schließen daraus, dass auf absehbare Zeit neben automatisierten Formen der Kommunikation bei den Mobilitätsdienstleistungen auch eine persönliche Beratung vorgehalten werden muss, die vorwiegend von „Neukunden und Kunden neuer, bisher wenig bekannter Mobilitätsdienstleistungen“ genutzt werden (SCHAD 1998, S. 8).

Ihr Interesse an den bezeichneten Mobilitätsdienstleistungen haben zwischen einem Fünftel und einem Drittel der Befragten¹ bekundet, wobei „Interesse“ als Zusammenfassung der abgefragten „Testbereitschaft“ und einer „Kaufbereitschaft im weiteren Sinne“ gewertet wurde. Im einzelnen beträgt das „Interesse“ 34 % bei den intermodalen Navigationssystemen, 20 % bei der Mobilitätsagentur und 25 % für die Mobil-Pakete.

Folgende sozio-demographische Merkmale sind bei den Interessen für Mobilitätsdienstleistungen erkennbar: Bis auf die intermodalen Navigationssysteme, für die sich Männer stärker als Frauen interessieren, tritt kein geschlechtsspezifischer Unterschied auf. Überdurchschnittliches Interesse artikulieren junge Menschen zwischen 18 und 35 Jahren. Dies ist eine Bevölkerungsgruppe, die gleichzeitig einen besonderen Einfluss auf die Ausprägung gesellschaftlicher Lebensstile hat. Personen in autofreien Haushalten sind überdurchschnittlich an Mobil-Paketen und Leistungen von Mobilitätsagenturen interessiert. Dies trifft auch auf Personen zu, die nur bedingt auf den Haushalts-Pkw zugreifen können oder sich das Auto mit Freunden teilen (SCHAD 1998, S. 15/16).

¹ Befragt wurden Personen zwischen 18 und 65 Jahren, ausgewertet bei den intermodalen Navigationssystemen nur Führerscheinbesitzer.

2 Übersicht über bestehende Mobilitätsdienstleistungen

Die folgende Übersicht über bestehende Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland und dem europäischen Ausland gliedert sich in folgende Themen- und Wirkungsbereiche:

1. Neue Angebotsformen und Kooperationen im Bereich des Car-Sharings (Kapitel 2.1)
2. Fahrgemeinschaftsvermittlung (Kapitel 2.2)
3. Mobilitätsdienstleistungen, die von Wohnungsunternehmen angeboten werden (Kapitel 2.3)
4. Lieferservice, Hol- und Bringdienste (Kapitel 2.4)
5. Hilfsmittel zum Gepäcktransport
6. Mobilitätsmanagement für das Fahrradfahren

2.1 Neue Angebotsformen und Kooperationen im Bereich des Car-Sharings

2.1.1 Tarifkooperationen zwischen ÖPNV-Unternehmen und Car-Sharing-Anbietern

Car-Sharing bietet autofreien Haushalten einen zeitweisen Zugang zur Fahrzeugnutzung, wenn andere Verkehrsmittel keine geeigneten Verkehrsmöglichkeiten anbieten oder mal viel Gepäck transportiert werden muss. Die Existenz von Car-Sharing ermöglicht vielen Haushalten erst den dauerhaften Verzicht auf ein eigenes Auto, ohne vollständig auf jegliche automobilen Mobilitätsvorteile verzichten zu müssen.

Tarifkooperationen zwischen kommunalen Verkehrsbetrieben und Car-Sharing-Anbietern verschaffen den Kunden beider Organisationen einen wechselseitigen Vorteil. Entweder wird der Car-Sharing-Beitrag für Jahreskartenbesitzer der Verkehrsbetriebe günstiger oder Car-Sharing-Nutzer bekommen vergünstigte Tarife bei den Verkehrsbetrieben angeboten. Dieses Modell basiert auf der Erkenntnis, dass Car-Sharing eine multimodale Verkehrsmittelwahl unterstützt und vor allem die Verkehrsbetriebe von der Abschaffung eines eigenen Pkw infolge der Car-Sharing-Angebote profitieren (siehe KRIETEMEYER 1997, HUWER 2002). Andererseits wird Car-Sharing nur dort zum Erfolgsmodell werden, wo die Verkehrsmittelalternativen attraktive Mobilitätsbedingungen anbieten.

Beispiele für bestehende Tarifkooperationen zwischen ÖPNV-Unternehmen und Car-Sharing-Anbietern sind:

„abbomobil“ der stadtmobil Dortmund GmbH

abbomobil wird von der stadtmobil Dortmund in Kooperation mit den Dortmunder Stadtwerken (DSW) angeboten: ÖPNV-Kunden hinterlegen eine Kautions von 75 € und zahlen eine um die Hälfte reduzierte Monatsgebühr (5 € anstatt normal 10 €). Auch die Nutzungskosten sind für ÖPNV-Kunden um 10 % ermäßigt. Ein Drittel der in den ersten drei Monaten in Dortmund neu gewonnenen „abbomobil“-Kunden haben vorher kein ÖPNV-Abo besessen (RÖHRLEEF 2001, S. 20).

Weitere Informationen: <http://www.stadtmobil.com>

„Bremer Karte plus AutoCard“

Ein Angebot der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) und Cambio Bremen. Gegen eine Jahresgebühr von 30 € können die Car-Sharing-Autos von den Abo-Kunden der BSAG genutzt werden, die normale Anmeldegebühr, Kautions- und monatliche Grundgebühren entfallen. Die übertragbare ÖPNV-Jahresfahrkarte (Bremer Karte) beinhaltet eine elektronische Chipkarte, die den bequemen Zugang zu den Car-Sharing-Fahrzeugen ermöglicht.

Cambio Car-Sharing bietet vergünstigte Tarife auch in Saarbrücken, Köln, Aachen und Bielefeld an.

Weitere Informationen: <http://www.cambiocar.com>

Stadtmobil Karlsruhe

in Zusammenarbeit mit dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV): Auch in Karlsruhe können ÖPNV-Abonnenten zu vergünstigten Konditionen (keine Kautions-, ermäßigte Aufnahmegebühr) Mitglied bei Stadtmobil Karlsruhe werden. Zusätzlich wird den KVV-Kunden ein Schnupperpaket für 100 € angeboten, mit dem sie drei Monate lang zu Sonderkonditionen die Vorzüge des Car-Sharings ausprobieren können. Die KVV macht mit eigenen Faltblättern und auf ihrer Internetseite aktiv Werbung für die Kooperation.

Weitere Informationen: <http://www.stadtmobil.de/karlsruhe/>

„car sharing light HVV-Tarif“

Das Tarifmodell „car sharing light HVV-Tarif“ der Hamburger Stattauto CarSharing AG wird HVV-Abonnenten empfohlen, die weniger als 1000 km Jahresfahrleistung beim Car-Sharing aufweisen. Merkmal dieses Tarifs sind höhere Kilometerkosten, der monatliche Grundbetrag von 4,90 € bzw. der Jahresbeitrag von 39,90 € im Abo wird jedoch mit den Nutzungskosten verrechnet. Die normale Einlage von 255 € entfällt für diese Gruppe.

Weitere Informationen: http://www.stattauto.de/preise/preis_1.htm

„VRN-Tarif“ der Stadtmobil Rhein-Neckar GmbH

Im Rhein-Neckar-Raum bietet die Stadtmobil Rhein-Neckar GmbH einen Tarif für Besitzer von Jahres- oder Halbjahreskarten des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar an, der keine Aufnahmegebühr, keinen monatlichen Grundbetrag und nur eine verringerte Kautionsvorsicht, dafür aber höhere Fahrtarife als normal beinhaltet. Grundgedanke dieser Tarifkonstruktion ist, dass die Dauerkunden des VRN nur einen reduzierten Car-Sharing-Bedarf haben und Kosten nur bei konkreter Autonutzung entstehen sollen.

Auch in anderen Ballungsräumen ist eine solche Tarifkonstruktion wählbar, z.B. bei Stadtmobil Rhein-Main und Stadtmobil CarSharing AG im Stuttgarter Raum.

Weitere Informationen: <http://www.stadtmobil.de/rhein-neckar/index.html>

Kombiabo des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV

Das Kombiabo des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV verbindet die attraktive ZVV Regenbogenkarte mit der Mitgliedschaft bei Mobility Schweiz. Das persönliche ZVV-Jahresabo wird zum Preis von 8,4 Monate berechnet und hat eine Gültigkeit von 12 Monaten. Für 25 sFr. Jahresbeitrag ist der Zugriff auf die Nutzung der 1.750 Autos der Mobility CarSharing Schweiz enthalten. Das Angebot des Kombiabos ist ursprünglich im Rahmen der regionalen Mobilitätspartnerschaft „züri mobil“ zwischen den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ) und Mobility mit Unterstützung des Schweizer Programms Energie2000 entstanden und war auf das Stadtgebiet Zürich begrenzt. Seit Mitte 2002 richtet sich das neu aufgelegte Programm an ca. 100.000 Jahresabonnenten im Verbundgebiet des Zürcher Verkehrsverbundes. Während ursprünglich bei „züri mobil“ das Kombiabo die Möglichkeit vorsah, eine weitere Person kostenfrei im ÖPNV mitzunehmen, ist dieses jetzt nicht mehr möglich. Innerhalb eines Jahres haben ca. 3000 Personen von dem ursprünglichen Mobilitätspaket Gebrauch gemacht (VONARLBURG, TSCHANNEN-SUESS 2000). Auch das Nachfolgemodell hat zu einer großen Nachfrage unter den ÖPNV-Stammkunden geführt.

Weitere Informationen: <http://www.zvv.ch/mobility.asp>

Zuger Pass Plus

Der Zuger Pass Plus des Schweizer Kantons Zug geht über die bisher beschriebenen Kooperationen noch hinaus. Es bietet neben den Leistungen des bisherigen ÖPNV-Jahresabonnements „Zuger Pass“ die kostenlose Mitgliedschaft bei Mobility CarSharing Schweiz (Ersparnis: Jahresbeitrag von 250 sFr.). Weiterhin sind die Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV für eine weitere Person montags bis freitags ab 19 Uhr und am Wochenende sowie Vergünstigungen bei Taxifahrten und bei Fahrten mit Schiff und Bergbahnen Bestandteil des Angebots. Außerdem gibt es z.T. Rabatte beim Einzelhandel (Schuhgeschäft, Fahrradzubehör) sowie Einkaufsgutscheine (BÜTIKOFER 2000).

Weitere Informationen: <http://www.zvb.ch/content.asp?navigationID=25>

BVG MetroCard

Als Experiment, das über das Versuchsstadium (noch) nicht hinausgekommen ist, ist die BVG MetroCard anzusehen. Sie wurde als gemeinsames Angebot der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und der Choice Mobilitätsproviding GmbH (gemeinsame Tochter der Stattauto CarSharing AG und der BVG) im Rahmen des BMBF-Förderschwerpunktes „Mobilität in Ballungsräumen“ entwickelt und während einer sechsmonatigen Probezeit in der Praxis getestet. Bisher ist es jedoch noch nicht zu einer dauerhaften Umsetzung des Angebotes gekommen.

Die BVG MetroCard soll als Smartcard die ÖPNV-Umweltkarte mit einem günstigen Zugang zum Car-Sharing verknüpfen. Für die ÖPNV-Kunden entfallen zunächst die Aufnahmegebühr und die Kapitaleinlage bei Stattauto. Zusätzlich sollen anteilige Kosten für die ÖPNV-Karte erstattet werden, wenn ein Car-Sharing-Auto für einen längeren Zeitraum angemietet wird. Die damit verbundene Botschaft lautet: Wer in dem Kombiangebot ein Auto bucht, zahlt nicht für die BVG (CHOICE 2002). Jedoch kann auch in diesem Zeitraum die Umweltkarte weiter genutzt werden.

Günstigere ÖPNV-Tarife für Car-Sharing-Mitglieder

Einige Verkehrsunternehmen bieten Mitgliedern von Car-Sharing-Organisationen günstigere ÖPNV-Tarife an. In Hannover bekommen die Ökostadt-Mitglieder 6 % Ermäßigung auf die

Jahreskarten des Großraum-Verkehr Hannover (GVH). Car-Sharing-Nutzer, die sich für den Wahltarif beim Car-Sharing entschieden haben, bekommen sogar einen Rabatt von 24 %.

2.1.2 Weitergehende Kooperationen zwischen ÖPNV-Unternehmen und Car-Sharing-Anbietern

Mobilitätsangebote der Mobility CarSharing Schweiz

Mobility, der zentral organisierte Car-Sharing-Anbieter der Schweiz, ist in den letzten Jahren eine ganze Reihe erfolgreicher Partnerschaften mit Verkehrsunternehmen und anderen Partnern eingegangen. Dadurch wurden einige sehr interessante Mobilitätsdienstleistungen und Kombiangebote entwickelt. Einige davon sind:

- Mobility bietet zusammen mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB die „Mobility Rail Card 444“ an. Sie beinhaltet für den Zeitraum von zwei Jahren die Halbtax-Karte für die Bahn (Vorbild der BahnCard alten Zuschnitts der DB AG) und den Zugriff auf die 1.750 Mobility-Fahrzeuge in der Schweiz. Die Karte kostet für zwei Jahre sFr 444. Ebenso sind vergünstigte Kombinationen mit der 1-Jahres-Halbtax-Karte sowie den General- oder Jahresstrecken-Abonnements der SBB möglich. Weitere vielversprechende Projekte mit der SBB sind angekündigt (Mobility 2001, S. 19).
- Mobility Kombi-Card: Mobility und zahlreiche ÖPNV-Verkehrsbetriebe der Schweiz haben Vereinbarungen über Kombiregelungen abgeschlossen. Damit sind wechselseitig vergünstigte Jahresgebühren und Nutztarife verbunden.
- Hertz by Mobility: Mobility-Mitglieder erhalten beim Autovermieter Hertz sehr günstige Konditionen beim Mieten eines Autos. In der Schweiz sind die Mietwagen um 26% und in Europa um 10% günstiger zu bekommen als normalerweise.
- Migros und Mobility: Im Rahmen der 75-Jahr-Feier der Schweizer Handelskette Migros im Jahr 2000 wurden an 75 neuen Mobility-Stationen bei Migros-Filialen 75 VW Lupo TDI 3 l (sparsame High-Tech-Fahrzeuge mit minimalem Benzinverbrauch von 3 l/100 km) stationiert, die Dank der Subventionen von Migros in der günstigen Economy-Tarifklasse abgegeben werden. Die Migros-Genossenschaftler können für 150 sFr statt 250 sFr Mobility Kunde werden.
- Nach dem großen Erfolg im Jahre 2000 wird Mobility auch im Jahr 2002 die Begleitfahrzeuge des internationalen Radrennens Grand Prix Tell stellen.

Weitere Informationen: <http://www1.mobility.ch/d/index.htm>

„stadtmobil Dresden - das öffentliche Auto der Dresdner Verkehrsbetriebe AG“

Über eine reine Tarifkooperation hinaus geht die Zusammenarbeit der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB AG) und der stadtmobil CarSharing GmbH Dortmund, die gemeinsam den Dresdner Car-Sharing-Anbieter stadtmobil Dresden CarSharing e.V. gegründet haben. Der Zugang für das „stadtmobil Dresden - das öffentliche Auto der Dresdner Verkehrsbetriebe AG“ ist für die Stammkunden der Verkehrsbetriebe vereinfacht: Abonnentenkunden der DVB AG zahlen eine Aufnahmegebühr von 75 Euro und monatliche Mitgliedsgebühren von 5 Euro. Bei Buchung eines Autos erhalten sie 10% Ermäßigung auf sämtliche Fahrtkosten.

Bei der Schaffung eines professionellen Dienstleistungsangebotes und der Entwicklung moderner Zugangselektronik leistete die DVB AG finanzielle Hilfe. Nutzungsverträge mit Neukunden werden sowohl im Büro des Car-Sharing-Anbieters als auch in den vier Service-Center der DVB AG ausgestellt. Alle Car-Sharing-Standorte befinden sich an Knotenpunkten und

Haltestellen des Dresdner ÖPNV. 51 % der Car-Sharing-Nutzer sind Abonnenten der DVB AG, zusätzlich verfügen 25 % als Studenten über ein Semesterticket.

Weitere Informationen: <http://www.dvb.de/cashar/start.htm> oder <http://www.stadtmobil.com>

DB Carsharing der Bahn

Anfang Dezember 2001 startete das Projekt DB Carsharing der Bahn mit den Pilotvorhaben in Frankfurt am Main und Berlin. Erfurt, Halle, Leipzig, Rostock, Wittenberg, Hamburg, Darmstadt, Wiesbaden und Mainz folgten innerhalb weniger Wochen. Zur Zeit können in 26 deutschen Städten Car-Sharing-Fahrzeuge zu den Konditionen von DB Carsharing angemietet werden.

DB Carsharing arbeitet nach dem Franchise-Prinzip mit den bereits bestehenden regionalen Car-Sharing-Anbietern zusammen, deren unternehmerische Eigenständigkeit prinzipiell erhalten bleibt. Herausragende Merkmale des Angebotes sind (siehe KNIE et al. 2002):

- Buchung rund um die Uhr und ohne Wartezeiten möglich,
- einheitliches elektronisches Zugangssystem bei allen Partnern,
- Angebot unterschiedlicher Wagenklassen zur Erfüllung fahrtabhängiger Nutzungs- und Komfortansprüche,
- einheitliches einfaches Preissystem mit Stunden-, Tages oder Wochentarifen (in drei Wagenklassen) zuzüglich fahrtstreckenabhängiger Kraftstoffkosten, ohne Kautions- und Monatsbeiträge (Mitgliedsbeiträge),
- Zugangsvoraussetzung ist der Besitz einer gültigen BahnCard, der Netzkarte der Deutschen Bahn AG oder eines ÖPNV-Jahresabonnements,
- einheitlicher Markenauftritt aller angeschlossenen Anbieter unter dem Logo der Deutschen Bahn AG.

Neukunden zahlen eine einmalige Bearbeitungsgebühr für das Ausstellen der elektronischen Zugangskarte von 40 Euro für Besitzer der BahnCard 2. Klasse, 20 Euro für Besitzer der BahnCard 1. Klasse oder einer ÖPNV-Jahreskarte, für Inhaber einer persönlichen Netzkarte der DB AG ist die Registrierung kostenfrei.

Auf Wunsch der örtlichen Organisation wird das Fuhrparkmanagement der Car-Sharing-Fahrzeuge von DB Rent professionell übernommen.

Weitere Informationen: <http://www.dbcarsharing-buchung.de/db/index.html>

Firmentickets

Car-Sharing-Organisationen treten oftmals als Großabnehmer von Firmentickets auf, wie zum Beispiel stadtmobil Rhein-Neckar GmbH in Mannheim zusammen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Gemeinschaftsauto Esslingen e.V. und Stadtmobil e.V. in Stuttgart zusammen mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS). Durch die organisierte Sammelbestellung können Mengenrabatte, die das Firmenticket bereit hält, an die Car-Sharing-Mitglieder weitergegeben werden.

2.1.3 Weitere Entwicklungsformen des Car-Sharings

Cash Car Leasingangebot

Für diejenigen unter den potenziellen Car-Sharing-Nutzern, die häufiger und über längere Distanzen ein Auto benötigen, wird von der StattAuto CarSharing AG in Berlin das cash car zur Verfügung gestellt. Dies beinhaltet einen Fullservice Leasingvertrag über einen Neuwagen, in dem alle Serviceleistungen wie Versicherung, Wartung etc. enthalten sind. Mit Ausnahme der Kraftstoffkosten sind alle anfallenden Kosten über den Leasingvertrag abgedeckt. Zu Zeiten, wenn das Auto nicht benötigt wird, stellt der Kunde es Stattauto als Car-Sharing-Fahrzeug zur Weitervermietung wieder zur Verfügung und bekommt dafür eine Gutschrift, die unabhängig von der tatsächlichen Weitervermietung garantiert ist. Integrativer Bestandteil von Cash-Car ist die „Mobil Card“, d.h. sämtliche in Anspruch genommene und auch eingebrachte Verkehrsleistungen werden über diese Karte abgerechnet, die gleichzeitig elektronischer Schlüssel für die Autos ist.

Dieses Projekt wird von den Projektpartnern Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung und Choice mbH im Rahmen des BMBF-geförderten Forschungsschwerpunkt Mobilitäts in Ballungsräumen realisiert und gemeinsam mit StattAuto CarSharing AG in Berlin erprobt. Die Erprobungsphase hat jedoch auch die Grenzen des Einsatzes von CashCar offen gelegt und Erwartungen auf eine sehr flexible Handhabung der Rückvermietung als Car-Sharing-Fahrzeug gedämpft. Insofern scheint die Integrationsfähigkeit in den normalen Car-Sharing-Betrieb und die daraus resultierende Entlastungswirkung für den Stadtverkehr beschränkt zu sein.

Weitere Informationen: http://213.179.69.242/infobereich/info2_1.htm sowie <http://www.choice.de/pwl/pages.php?page=cash+car> und <http://www.mobiball.de/projekte/cashcar.htm>

CombiCar

Die Mobilitätsdienstleistung CombiCar ist eine Car-Sharing-Variante, die sich an Berufspendler richtet, denen für den Weg zur Arbeit keine attraktive ÖPNV-Verbindung zur Verfügung steht. Dies ist zum Beispiel bei tangential einen Ballungsraum querenden Berufswegen, in denen die ÖPNV-Verbindungen zentral ausgerichtet sind, häufig der Fall.

Und so funktioniert die Idee: Das CombiCar wird vom Betreiber für die ganze Woche zur Verfügung gestellt. Der Nutzer fährt damit zum Arbeitsplatz oder zu einem Park & Ride-Platz bzw. zu einer ÖPNV-Haltestelle. Dort steht das Fahrzeug während der Arbeitszeit für andere Car-Sharing-Nutzer (z.B. auch einem betrieblichen Car-Sharing-Kunden) zur Verfügung. Nach der Arbeit steht dasselbe Fahrzeug oder ein Auto gleichen Typs wieder bereit. Am Wochenende nutzt der CombiCar-Kunde das Auto nach eigenem Wunsch (WILKE 2001). Hierfür werden folgende Preise in Rechnung gestellt: Das Abo kostet bei täglicher Nutzung in der niedrigsten Pkw-Klasse 105 € im Monat. Wenn regelmäßig bestimmte Tage in der Woche das Fahrzeug nicht genutzt werden, reduziert sich der Abo-Preis entsprechend. Zusätzlich wird ein Kilometertarif von 0,14 €/km (bzw. 0,16 €/km) berechnet, Kraftstoffkosten inklusive. Kosten für die Anschaffung, Steuern, Versicherung, Wartung und Pflege des Wagens entfallen.

Die Produktentwicklung geht auf eine Idee des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) zurück. Die prinzipielle Umsetzbarkeit der CombiCar-Idee wurde in einer Machbarkeitsstudie des Wuppertal-Institutes, die vom BMBF, dem VRR und den Wuppertaler Stadtwerken gefördert wurde, aufgezeigt (siehe WILKE et al. 2000). Seit September 2001 wird CombiCar in einem Pilotversuch im Raum Dortmund in der Praxis erprobt. Partner dieses Pilotversuchs sind die stadtmobil

Dortmund GmbH, die Dortmunder Stadtwerke AG, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, die EVO Mobile GmbH und das Wuppertal-Institut.

Weitere Informationen: <http://www.combicar.org/>

Mietwagen der Firma CarPool GmbH

Die Firma CarPool in Hamburg betreibt eine automatisierte Autovermietung. CarPool-Nutzer brauchen sich nur einmal kostenlos registrieren zu lassen und erhalten eine elektronische Buchungskarte. Die Fahrzeuge werden mit dieser Karte rund um die Uhr ohne vorherige Buchung am „AutOmaten“ ausgeliehen. Der Kilometerstand und die Mietzeit werden automatisch bei Aus- und Einfahrt erfasst und abgerechnet. Ihren Kunden können sie sehr günstige Mietwagen und ein benutzerfreundliches System zur Verfügung stellen. Im Vergleich zu Car-Sharing (Kurzzeitmieten, dezentrale wohnortnahe Standorte, verschiedene Fahrzeugtypen) bietet CarPool sehr wenige zentrale Stationen, eine eingeschränkte Fahrzeugpalette und eine Mindestmietdauer von 24 Stunden an. In Wiesbaden arbeitet CarPool mit den städtischen Verkehrsunternehmen zusammen.

Das Angebot von CarPool zielt auf längere Fahrten ab oder spricht sporadische Pkw-Nutzer an, so dass es u. U. eher eine Ergänzung als eine Alternative zum Car-Sharing darstellt (RÖHRLEEF 2001, S. 12). CarPool organisiert seit einiger Zeit die Miet- und Geschäftswagenflotte der Lufthansa an den Flughäfen Hamburg, Bremen, Frankfurt und Köln für dienstliche und private Fahrten. In Köln und Bielefeld hat sich CarPool nach wirtschaftlichen Problemen zurückgezogen.

Weitere Informationen: <http://www.carpool.de>

rent my car

Rent my Car ist eine Internet gestützte Vermittlungsbörse für Privatfahrzeuge mit Sitz in Konstanz, die seit einem Jahr am Markt aktiv ist. Wer sein eigenes Fahrzeug eine Weile nicht benötigt, kann es über Internet auf einem virtuellen Gebrauchtwagenmarkt zur Nutzung anbieten. Umgekehrt werden Mietgesuche mit Angabe des gewünschten Übergabeortes und Zeitraumes im Internet bekundet. Angebot und Nachfrage bestimmen die Vermittlungswahrscheinlichkeit. Eine Vermittlungsprovision wird erst bei Zusage einer konkreten Transaktion fällig.

Nach Firmenangaben sind derzeit 1.500 Nutzer bei Rent my Car eingetragen und eine Ausdehnung der Geschäftsidee nach Österreich, der Schweiz und Luxemburg erfolgt.

Weitere Informationen: <http://www.rentmycar.de>

2.1.4 Kooperationen mit anderen Mobilitätsdienstleistern

Mietwagenfirmen

Einige ÖPNV-Unternehmen kooperieren mit Mietwagenfirmen, indem Abonnenten von ÖPNV-Fahrkarten ein günstigerer Zugriff auf Mietwagen ermöglicht wird. Der Mietwagen ist im Vergleich zum Car-Sharing für längere Fahrten preiswerter, die Fahrzeuge können auch nur für eine Wegrichtung gemietet werden, was beim Car-Sharing noch nicht möglich ist. Schließlich bieten Mietwagenfirmen ein breiteres Angebot an Fahrzeugen an (z.B. größere Transporter, Lkw). Da Car-Sharing-Fahrzeuge überwiegend an den Wochenenden genutzt werden, während Mietwagen hauptsächlich in der Woche nachgefragt werden, kooperieren auch verein-

zellt Car-Sharing-Organisationen mit Mietwagenfirmen, um die Wagenkapazitäten optimal einsetzen zu können. Dadurch können auch dort, wo solche Kooperationen bestehen, Car-Sharing-Nutzer in den Genuss verbilligter Mietwagentarife kommen (z.B. bei Mobility CarSharing Schweiz, s.o.).

Fahrschulen

Die Car-Sharing-Firma „teilAuto Halle“ kooperiert mit Fahrschulen. Dabei erhalten Führerscheinneulinge einen vergünstigten Car-Sharing-Zugang und Rabatt bei der Fahrschule.

Taxiverkehr

Immer mehr Taxen bieten bargeldlosen Service für Car-Sharing Teilnehmer an. Teilweise auch zu vergünstigten Konditionen. Die Taxifahrten der Car-Sharing-Kunden werden mit der monatlichen Car-Sharing-Rechnung beglichen. Beispiele hierfür sind „MoveCard“ in Bremen und „Mobilcard“ in Göttingen.

Fahrradausleihe

Car-Sharing-Nutzer können Fahrräder zu besonderen Konditionen ausleihen. Dabei handelt es sich nicht nur um „normale“ Fahrräder, sondern auch um Spezialfahrräder (Lasten-, Liege- und Faltfahrrädern) und Fahrradanhänger. Oftmals beinhaltet das Angebot einen Fahrradwartungsservice zu Sonderkonditionen sowie einen Rabatt beim Fahrradkauf. Die Fahrradangebote basieren auf Kooperationen mit Fahrradfachhändlern, dem VCD und dem ADFC oder die Car-Sharing-Organisation besitzt einen eigenen Fuhrpark.

In Göttingen kooperieren die beiden Car-Sharing-Organisationen mit dem Betreiber des Fahrradparkhauses, dort wird das Einstellen von Fahrrädern zu günstigeren Preisen angeboten. Die Stadtwerke in Marburg bieten den Fahrradverleih VeloMobil im Parkhaus Pilgrimstein an. Die Tagesmiete beträgt für Jahresabonnenten und Jobticketinhaber 10 DM und für alle anderen 15 DM.

2.1.5 Privat organisierte Autogemeinschaften

Neben den institutionalisierten und mehr oder weniger professionalisierten Formen des Car-Sharings gibt es auch die privaten Formen des Autoteilens im Freundes- und Bekanntenkreis oder in der Nachbarschaft. Als ein Beispiel für eine solche schon länger praktizierte Form der privaten Autogemeinschaft wird das folgende Modell vorgestellt.

Nachbarschaftsauto Westpark, Dortmund

Die Nutzer des Nachbarschaftsautos leben im Umkreis von ca. einem Kilometer im Westpark-Viertel von Dortmund. Die seit 1991 existierende Gemeinschaft besteht zurzeit aus neun Nutzern. Sie teilen sich zwei Autos, die in Kombination mit dem ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln genutzt werden. Die Nutzergemeinschaft trifft sich einmal im Monat, um zu besprechen, an welchem Auto welche Wartungsarbeiten, welche Verwaltungsaufgaben (z.B. Versicherung, Steuer, TÜV, Werbe-Aktionen) anstehen und wer sich um deren Erledigung kümmert.

Die Reservierung eines Fahrzeugs erfolgt durch einen Anruf an einer Trinkhalle im Viertel oder man geht persönlich an der Trinkhalle vorbei. Die Trinkhalle ist täglich auch am Wochenende und an Feiertagen von 6 Uhr bis 22 Uhr geöffnet. Jeder Teilnehmer hat Schlüssel für alle Autos, so dass eine Schlüsselübergabe vor der Nutzung entfällt.

Nach jedem Ende einer Fahrt werden die gefahrenen Kilometer und evtl. Ausgaben für Tankfüllungen ins Fahrtenbuch geschrieben. Am Ende eines Monats erhält jeder Nutzer eine Abrechnung. Die Nutzungspreise sehen wie folgt aus: Monatspauschale von 28 €, pro Km 0,17 € (ab 600 gefahrene Kilometer in einem Monat werden 15% von den Kilometerkosten abgezogen), pro Reservierung 0,55 € (beim Planungstreffen abgesprochene Reservierungen sind umsonst). In den Preisen sind alle Treibstoff-, Wartungs- und sonstige Kosten enthalten. Wer zum Beispiel tankt, trägt den gezahlten Betrag ins Fahrtenbuch ein und bekommt ihn mit der monatlichen Abrechnung gut geschrieben.

Da die Nutzergemeinschaft relativ klein ist, würde eine Anschaffung eines Pkw zu einem zu großen Loch in der Gemeinschaftskasse führen. Deshalb bleibt das Fahrzeug im Eigentum eines der Vertragspartner. Dieser bekommt alle entstehenden Kosten (einschl. Wert-/Zinsverlust) ersetzt und verzichtet dafür allerdings auf privilegierte Nutzungsrechte.

Weitere Informationen: <http://do-westpark.de>

2.1.6 Sonstige Informationen zum Car-Sharing

In Berlin ist die Möglichkeit geschaffen worden, dass Car-Sharing-Kunden, die in Anwohnerparkzonen wohnen, für die von ihnen genutzten Car-Sharing-Fahrzeuge Parkberechtigungen bekommen können. Damit können die von ihnen ausgeliehenen Fahrzeuge während der Mietzeit in Wohnungsnähe abgestellt werden. Zur Vorlage beim ausstellenden Amt dient der Nutzausweis von Stattauto Berlin.

2.2 Fahrgemeinschaftsvermittlung

Mitfahrzentrale

Die seit langem eingespielte und in vielen Städten gut funktionierende Form der Fahrgemeinschaftsvermittlung ist die klassische Mitfahrzentrale. Hier werden Anbieter von Mitnahmemöglichkeiten im privaten Auto und Nachfrager zusammen gebracht.

Für Frauen, die nicht mit (fremden) Männern gemeinsam in einem Auto fahren möchten, bietet die Frauenmitfahrzentrale She-drives.de ihre Dienste an.

Weitere Informationen: <http://www.mitfahrzentrale.de/title.php>;
<http://www.she-drives.de/title.php?&>

Cyberlift

In den letzten Jahren sind zahlreiche kostenlose Mitfahrzentralen im Internet entstanden, wie zum Beispiel CyberLift. Die Mitfahrangebote und -gesuche können auf der Homepage angegeben sowie eingesehen werden. Wenn ein passendes Angebot/Nachfrage vorliegt kann der Kunde per E-mail oder Telefon direkt mit dem Anbieter/Nachfrager in Kontakt treten.

Weitere Informationen: <http://www.cyberlift.de/>

Private Fahrgemeinschaften könnten über ein elektronisches Schwarzes Brett in einem Wohnviertel organisiert werden. Voraussetzung wäre, dass die Bewohner, die teilnehmen wollen, einen Computer besitzen bzw. dass an einem Infostand an einer zentralen Stelle Informationen zu Fahrgemeinschaften auch computerlosen Haushalten zur Verfügung gestellt

werden. Mit diesem System könnten Fahrdienste für Jugendliche und alte Menschen organisiert werden, und Familien könnten sich mit dem Kindertransport abwechseln.

„Salzburg testet Fahrgemeinschaften“

Im Rahmen des EU-Projektes ICARO (Increase of Car Occupancy through innovative measures and technical instruments) hat das Bundesland Salzburg gemeinsam mit der Stadt Salzburg und weiteren Organisationen ein Demonstrationsprojekt zur Erprobung von Maßnahmen zur Fahrgemeinschaftsvermittlung durchgeführt. Die Zielsetzung des Projektes war, Berufspendler aus dem Umland, die in der Stadt Salzburg ihren Arbeitsplatz haben, zusammenzubringen und dadurch den Besetzungsgrad der Pkw spürbar zu erhöhen. Entlang der Zufahrt-routen zur Stadt wurden 13 Fahrgemeinschaftsparkplätze eingerichtet und eine Fahrgemein-schaftszentrale gibt rund um die Uhr Informationen und Hilfestellung an die Interessierten. Großangelegte Informationskampagnen und Medienunterstützung verhalfen der Aktion zu großer Bekanntheit (ROIDER et al. 2000).

Nachstehende Vorteile genießen Fahrgemeinschaften in Salzburg

- Ermäßigte Monatskarte für Pendler in Parkgaragen
- Dauerparkergenehmigung für Pendler in einer Kurzparkzone
- Kostenlose Insassenunfallversicherung
- Vergünstigungen bei Bus und Bahn (Heimfahrt für Mitfahrer zum halben Preis im ÖPNV).

Weitere Informationen: <http://www.salzburg.gv.at/umweltschutz/klimaschutz/navis.htm>

Pendlernetz NRW

in einem dreijährigen Pilotversuch haben sich insgesamt 17 Kreise, Städte und Kommunen in Nordrhein-Westfalen zusammengeschlossen und das Vermittlungsportal Pendlernetz NRW zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften gegründet. Die Landesregierung NRW unterstützt den neuen Bürgerservice im Rahmen der Landesagenda 21-NRW. Die Verbraucherzentrale NRW ist für das Projekt beratend und in Kooperation tätig. Das Angebot ist sowohl für Anbieter von Mitfahrmöglichkeiten wie für Suchende von Mitfahrmöglichkeiten kostenlos.

Neben den Berufspendlern als Hauptzielgruppe werden auch Alltags- und Freizeitpendler für einmalige oder wiederkehrende Anlässe vermittelt. Zielsetzungen des Pendlernetzes ist es, Einzelfahrten in Pkw zu reduzieren sowie Vernetzungen mit dem ÖPNV und anderen Mobilitätsanbietern zu unterstützen.

Weitere Informationen: <http://nrw.pendlernetz.de>

2.3 Mobilitätsmanagement durch Wohnungsunternehmen

2.3.1 Wohnungsbezogenes Car-Sharing-Angebot für Mieter

Familienwohnprojekt Stadthaus Schlump, Hamburg

Bundesweite Aufmerksamkeit hat das erste Wohnprojekt in Deutschland erzielt, das unter dem Namen „Wohn mobil“ als Mietobjekt Wohnen und Mobilität in einen direkten Zusammenhang gestellt hat und damit Haushalte unterstützt hat, auf den Besitz eines eigenen Autos zu verzichten. Das Stadthaus Schlump im Hamburger Stadtteil Eimsbüttel ist ein ehemaliges Kran-

kenhaus, das seit 1996 von 100 Bewohnern als familienfreundliche Wohnanlage genutzt wird. Beim Einzug konnte jeder Mieter mit Führerschein eine Chipkarte mit einer persönlichen Kennnummer erhalten, mit der auf den hauseigenen Fuhrpark zugegriffen werden konnte. Dieser bestand aus zwei Polos, einem Elektro-Mobil und einem VW-Transporter, die stundenweise gemietet werden konnten (5.- bis 9.- DM/Stunde). Fahrräder können für eine DM pro Stunde gemietet werden. Für eigene Pkw stehen begrenzt Stellplätze zur Verfügung, die für 90 DM pro Monat vermietet werden. Eine Monatskarte für die Hamburger Verkehrsbetriebe war in der Monatsmiete für alle Mieter integriert (ILS 1997, S. 20 - 23).

Seit Frühjahr 2001 sind gravierende Änderungen im Wohnprojekt eingetreten, die vor allem das Mobilitätsangebot betreffen. Das projektinterne Car-Sharing wurde eingestellt, nachdem die Volkswagen AG ihre finanzielle Förderung aus der Anfangsphase eingestellt hat. Nach Aussagen der Verwalterin sind die Autos nicht genügend ausgelastet worden, um sich wirtschaftlich zu tragen. Die ÖPNV-Monatskarte ist nicht mehr integraler Bestandteil der Wohnungsmiete, sondern muss – in Kombination mit einer Sauna- und Solariumkarte – gesondert erworben werden (APPEL 2002).

Mietermobil der Volkswagen Immobilien in Wolfsburg

Im Wolfsburger Stadtteil Hageberg stellt die Volkswagen Immobilien (VWI) den Mietern der ca. 500 Wohneinheiten seit Oktober 1998 einen hauseigenen Fuhrpark zur Verfügung. Jeder interessierte Bewohner kann mit der VWI einen Vertrag über deren Nutzung abschließen. Nach Vertragsabschluss erhält der Bewohner eine persönliche Chipkarte mit Geheimnummer. Zur automatisierten Fahrzeugreservierung und –ausgabe kommen Schlüsselautomaten zum Einsatz, wie sie ähnlich auch bei der Reparaturannahme der VW-Vertragswerkstätten genutzt werden (allerdings mit einer angepassten Software). Für die Koordination, Verwaltung und Kontrolle der Fahrzeuge ist das „Team des Mobilen Hausmeisters“ zuständig. Die Kosten werden monatlich abgerechnet. Sie liegen zwischen 3,50 DM und 6,00 DM pro Stunde und Kilometerkosten von 0,35 DM bis 0,60 DM. Abgerechnet wird im 15-Minuten-Takt (HOLLING 2000). Eventuelle Reservierungs- und Strafgebühren können hinzu kommen.

Weitere Leistungen im Rahmen des „Mieterservice“, der von VWI in Hageberg bereit gestellt wird, sind der mobile Hausmeisterservice, vier Gästewohnungen in Wolfsburg, die von den Mietern kostengünstig serviert werden können sowie der Partnerbesuchsdienst, der sich vorwiegend an ältere Mieter richtet.

Inzwischen wurde der Fuhrpark von fünf Fahrzeugen auf zwei reduziert, da die Nutzung hinter den Erwartungen zurückblieben. Dazu trägt u.a. auch der hohe Grad der Fahrzeugausstattung der Mieter mit Firmenwagen und dienstlich genutzten Fahrzeugen bei.

Weitere Informationen: <http://www.vwimmobilien.com>

Studentenwerkprojekt „Mietermobil“ in Hannover

Seit Juli 2002 führt die Volkswagen AG ein neues Mietermobil-Projekt in einem Studentenwohnheim in Hannover durch, dessen Dienstleistungen den 530 studentischen Mietern angeboten wird. Das Projekt „Mietermobil“ in Hannover will Studenten und Car-Sharing verbinden. Bewohner des Studentenwohnheimes können ohne Kautions- und Grundbetrag Car-Sharing-Autos nutzen, die vor dem Wohnheim abgestellt sind. Die Kosten werden pro Fahrt von der EC- oder Kreditkarte abgebucht.

Vorausgegangen war eine vorgeschaltete Probephase, die vom Studentenwerk, dem Marketinglehrstuhl der Uni und der Volkswagen AG im März 2000 gestartet wurde. Ziel des Projekts, das zum Forschungsbereich "Eigentumsloser Konsum" gehört, ist es, das Autofahren umwelt-

freundlicher zu gestalten. Der Lehrstuhl für Markt und Konsum der Uni Hannover erforscht darin außerdem die Auto-Bedürfnisse und das Auto-Verhalten der Studenten.

Kilometer-Leasing: Auto auf Abruf

Die Modelle, welche die Volkswagen AG bei den Projekten „Stadthaus Schlump“ in Hamburg und „Mietermobil“ in Wolfsburg-Hageberg umgesetzt hat und in zukünftigen Projekten weiterentwickeln möchte, basieren auf dem Konzept „Kilometer-Leasing: Auto auf Abruf“, das 1998 als Forschungsbericht eines BMBF-Projektes veröffentlicht wurde.²

Das Kilometer-Leasing strebt auf der Basis modernster Telematik und Software eine wohnungsnahe Kurzzeitmiete sowie eine temporäre und einfache Verfügbarkeit eines Autos an. Dafür wurde von VW ein multimediales Selbstbedienungsterminal (SAM) entwickelt, das sowohl eine spontane Ausleihe ermöglicht als auch Reservierungswünsche entgegen nimmt. Anders als beim Car-Sharing soll der Anbieter ein „Autohaus als Fachmarkt für Mobilität“ sein. Dieses Angebot will nicht nur ÖPNV-Kunden, sondern vor allem Auto-Kunden ansprechen.

Kennzeichen des Kilometer-Leasings als Gesamtpaket sind (DIEZ et al. 1999):

- Zielgruppe sind Personen, die bis zu 7.000 km im Jahr fahren,
- wohnungsnahe Standorte, erreichbar innerhalb von fünf Minuten,
- Standorte der Pkws: Autohäuser, Werkstätten, Parkhäuser, Garagen,
- telefonische Buchung bzw. über Internet (bei Volkswagen über das automatische System SAM),
- Verkauf von Kilometer-Paketen (z.B. 900 km/Jahr),
- Angebot von Mobilitätspaketen als Option (verbilligte ÖV-Tickets, usw.).

MieterMobil in Gießen - das Mobilitätskonzept der Gesellschaft für Soziales Wohnen

Das Gießener „MieterMobil“ ist das Mobilitätskonzept der Gesellschaft für Soziales Wohnen, die in vier ehemaligen Kasernengebäuden in Gießen Wohnungen für Studenten (vorwiegend in Wohngemeinschaften) und Sozialwohnungen betreibt. Die GSW stellt seit September 1998 für die ca. 220 erwachsenen Bewohner des Wohnprojekts (zuzüglich etwa 40 Kinder und Jugendlichen) einen eigenen Fuhrpark von zwei Kleinwagen und einem Kombi zur Verfügung, den Service des „Mietermobils“. Die Wohnanlage zeichnet sich durch eine ungünstige Lage aus, sie liegt etwa 3 km von der Gießener Innenstadt entfernt, die nächsten Einkaufsmöglichkeiten befinden sich in 2 km Entfernung. Es ist geplant, gemeinsam mit der Jugendwerkstatt Gießen eine Fahrradwerkstatt für die Mieterinnen und Mieter einzurichten.

Das Tarifmodell für die Autonutzung ist unterschieden in einen Stammkundentarif mit 15 DM Monatsgebühr und niedrigeren Nutzungskosten und einen Basistarif ohne Monatsgebühr. Basiskunden können nicht über die volle Angebotspalette verfügen. Durch den Einsatz von Bordcomputern und einem Schlüsseltresor in Verbindung mit einer Chipkarte ist die Teilnahme

² Frick, S.; Diez, W.; Reindl, S.: Marktchancen für das Kfz-Gewerbe durch ökoeffiziente Dienstleistungen – Kilometer-Leasing als neuer Dienstleistungsbereich für Autohäuser und Werkstätten. Forschungsbericht Nr. 15/1998 des Instituts für Automobilwirtschaft – IFA – an der Fachhochschule Nürtingen. Nürtingen 1998

der Mieter und die Abrechnung der GSW ganz einfach. Die Mieter bezahlen keine Kautions- und keine Mitgliedsgebühren. Bei der GSW können die Autos spontan ausgeliehen und auch irgendwann zurückgebracht werden - ohne Vorbuchung, ohne Fahrtenbuch und ohne Vereinbarung eines Rückkehrzeitpunktes. Stammkunden können das Kombifahrzeug vorbestellen.

Zusätzlich besteht eine Kooperationsvereinbarung mit dem örtlichen Car-Sharing-Anbieter StattAuto Gießen e.V., die Stammkunden der GSW ermöglicht, einen Kleintransporter von StattAuto mitbenutzen zu können. Anstelle der einzelnen GSW-Mieter ist die GSW selbst Mitglied bei StattAuto.

Weitere Informationen: <http://www.gsw-giessen.de/>

Steinhof an der Panke, Berlin-Mitte

In Berlin ist für das Wohnprojekt „Steinhof an der Panke“ in Berlin-Mitte eine Kooperation zwischen der Realprojekt Gesellschaft für Immobilien- und Baumanagement mbH und der StattAuto Car Sharing AG abgeschlossen worden. Die Bewohner sind automatisch Mitglieder bei StattAuto, das vier Autos zur Verfügung stellt. Die Mitglieder zahlen keine Fixkosten, sondern sie erhalten ein Freikontingent für die Autonutzung. Bis zur Höhe des Kontingents, das je nach Wohnanteil zwischen 430 und 2.100 DM liegt, trägt Realprojekt pauschal die Kosten. Ist dieses Kontingent aber erschöpft, dann werden dem Mieter die zusätzlichen Kosten berechnet. Der Vertrag soll zunächst für drei Jahre gelten (BEUTLER, BRACKMANN 1999, S. 24). Weitere Projekte sind geplant.

2.3.2 ÖPNV-Konzepte und Wohnungswirtschaft

Einige Verkehrsunternehmen bieten sogenannte „Mietertickets“ an. Wohnungsunternehmen kaufen beim Verkehrsunternehmen ÖPNV-Jahresfahrtscheine zu günstigeren Konditionen ein und geben diese nach Wunsch an ihre Mieter weiter. Die ÖPNV-Fahrkarte kann aber auch Bestandteil der Miete sein.

Konzept Mobilitätshaus

Eine innovative Mobilitätsdienstleistung stellt die vom Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport (MSWKS) entwickelte Idee der „Mobilitätshäuser“ dar. Das Konzept sieht vor, Familieneigenheime inklusive einer personengebundenen ÖPNV-Fahrkarte zu vermarkten. Über den Kaufpreis eines Hauses erwirbt jeder Haushalt automatisch ein ÖPNV-Ticket mit einer Gültigkeit von fünf Jahren. Für diese Zeit kann ein Haushaltsmitglied „kostenfrei“ alle Busse und Bahnen im Stadtgebiet und den angrenzenden Nachbargemeinden nutzen. Darüber hinaus besteht für die Käufer fakultativ die Möglichkeit, für weitere Familienangehörige günstigere Zusatzkarten zu erwerben.

Erstmals angeboten wird das „Mobilitätshaus“ in Neuss-Allerheiligen. Als Teil einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme werden nahe eines zukünftigen S-Bahn-Haltepunktes ca. 250 Eigenheime errichtet, die inklusive eines ÖPNV-Tickets verkauft werden. Das Ticket ist für Neuss und die umgebenden Städte (u.a. auch Düsseldorf) gültig und soll 800 DM kosten (nach 19:00 Uhr und an Wochenenden können ein weiterer Erwachsener und bis zu drei Kinder kostenlos mitgenommen werden). Ziel ist es, die Fahrkarte zu einem selbstverständlichen Teil eines neuen Hauses zu machen, wie z.B. die Garage. Die Häuser werden voraussichtlich im Sommer 2002 bezugsfertig sein (MÜLER, ENDEMANN 2000, S. 235).

Berlin Pulvermühle

In Berlin-Spandau wird im Quartier Pulvermühle den 1200 Mietern einer Wohnanlage eine verbilligte Jahreskarte angeboten. Der Rabatt von 10% wird jeweils zur Hälfte vom Verkehrsunternehmen und der Wohnungsgesellschaft getragen (MÜLLER, ENDEMANN 2000, S. 235).

2.3.3 Mobilitätspakete für Neubürger

Wohnung mit Mobilpaket, Hannover-Langenhagen

Für eine neue Siedlung nördlich von Hannover (Langenhagen) wurde zusammen mit üstra (Hannoversche Verkehrsbetriebe AG), Großraum Verkehr Hannover (GVH), Ökostadt und der Entwicklungsgesellschaft Langenhagen das Modell „Wohnung mit Mobilpaket“ entwickelt. Jeder Käufer erhält ein Begrüßungspaket, eine übertragbare GVH-Jahreskarte, Infos zum ÖPNV und eine Mitgliedschaft bei der Car-Sharing-Organisation „teilAuto“. Von Beginn an sollen mehrere Car-Sharing-Fahrzeuge im Wohngebiet stationiert sein.

Begrüßungspaket für Neubürger in Offenburg

Seit der zweiten Jahreshälfte 2002 und in 2003 werden alle Neubürger, die von außerhalb nach Offenburg umziehen, mit einem Begrüßungspaket angeschrieben. Inhalt des Begrüßungspaketes sind Informationen zum Fahrplan der öffentlichen Verkehrsbetriebe und zum Anruf-Sammeltaxi, Tariffinformationen der öffentlichen Verkehrsmittel, ein Fahrplanausdruck derjenigen Stadtbuslinie, die den Wohnort des Neubürger-Haushaltes mit der Innenstadt und dem Bahnhof verbindet sowie das Angebot für ein übertragbares Schnupperticket, mit dem zwei Monate lang die öffentlichen Verkehrsmittel in Offenburg kostenfrei erprobt werden können. Theoretischer Hintergrund der Maßnahme ist die Erkenntnis, dass der Umzug eines Haushaltes in eine neue Umgebung Anlass ist, Mobilitätsgewohnheiten neu zu überdenken und auf die neuen Verhältnisse anzupassen.

Die Maßnahme wird vom Öko-Institut im Rahmen des Marketingkonzeptes zum Stadtbusverkehr Offenburg durchgeführt und anschließend auf ihre Wirksamkeit hin evaluiert. Gefördert wird das Angebot durch einen Zuschuss des baden-württembergischen Umwelt- und Verkehrsministeriums, der im Rahmen eines Wettbewerbs zum Direktmarketing im ÖPNV von der Stadt Offenburg gewonnen wurde.

Auch in **Münster**, **Hasselt** oder **Graz** erhalten Neubürger ein Informationspaket über Verkehrsmittelalternativen vor Ort und häufig ein kostenloses Schnupperticket für den ÖPNV (MÜLLER, ENDEMANN 2000, S. 234).

Weitere Informationen für Münster: http://www.muenster.de/stadt/exwest/beispiel_IV4.html

Begrüßungspaket für Neubürger in Freiburg-Vauban

Im Rahmen eines Projektes im Umweltprogramm LIFE der Europäischen Union haben die ersten Bewohnerinnen und Bewohner im Freiburger Neubau-Stadtteil Vauban neben einem günstigen Car-Sharing-Zugang eine ÖPNV-Regio-Karte und eine DB-BahnCard erhalten. Damit sollten die neu zugezogenen Haushalte in ihren autofreien Mobilitätsgewohnheiten unterstützt werden und die Entscheidung für die Wahlmöglichkeit des autofreien Wohnens gefördert werden. Dieses Projekt ist jedoch von vornherein zeitlich begrenzt gewesen (Projektlaufzeit 1997 – 1999) und ist inzwischen ausgelaufen.

Weitere Informationen: <http://www.forum-vauban.de/>

2.4 Lieferservice, Hol- und Bringdienste

Hol- und Bringdienste des örtlichen Einzelhandels können den Einkaufsverkehr erleichtern und die Notwendigkeit von Großeinkäufen verringern. Das Warenangebot der Geschäfte mit einem Hol- und Bringdienst erstreckt sich von Lebensmitteln, Backwaren, über Fleisch und Wurst bis hin zu Getränken, Blumen, Arzneien und Textilien. Die Bestellung eines Lieferservice erfolgt überwiegend persönlich im Laden oder auch per Telefon und Internet. Im folgenden wird ein Überblick über die Angebote von Hol- und Bringdiensten in zahlreichen Großstädten gegeben.

2.4.1 Beispiele von Lieferservice, Hol- und Bringdiensten in Deutschland

Heimlieferservice „Shop and Go“, Mülheim an der Ruhr

Die Stadt Mülheim an der Ruhr, die Werbegemeinschaft Innenstadt (WGI), das Forum City Mülheim und die Paritätische Initiative für Arbeit (PIA) haben den Heimlieferdienst „Shop and go“ als public-private-partnership ins Leben gerufen. Die Servicemitarbeiter von „Shop and go“ holen die Waren per Lastenfahrrad und im Zweistundentakt in den Geschäften ab. In der Radstation am Hauptbahnhof werden die Tüten und Kartons in einen erdgasbetriebenen Kleinbus verladen und noch am selben Tag bis 20 Uhr nach Hause geliefert. Der Service kostet 5 DM. Dabei entscheiden die Einzelhändler, die einen monatlichen Beitrag von 100 DM entrichten, ob sie dem Kunden diese Kosten abnehmen. Innerhalb Mülheims wird alles geliefert außer Lebensmittel. Je nach Kundenwunsch werden weitere Serviceleistungen erfüllt, wie Auspacken, Aufstellen, Einstellen und Montieren (Neue-Ruhr-Zeitung vom 2.9.1998).

Bis jetzt sind knapp 70 Geschäfte, erkennbar an dem Logo „Shop and go“ im Schaufenster, an der Serviceleistung beteiligt. Den seit drei Jahren existierenden Service nutzen rund 3000 Kunden (WAZ vom 27.8.2001).

Weitere Informationen: <http://www.cityshopping-muelheim.de/lieferservice.phtml>

ISOLDE City Logistik Nürnberg

Das 1996 als Modellversuch gestartete und sich mittlerweile finanziell selbst tragende Logistik-Konzept ISOLDE (Innerstädtischer Service mit Optimierte Logistische Dienstleistungen für den Einzelhandel) bietet seine Dienste in folgenden Bereichen an:

- den City-Einkaufsdienst: eingekaufte Waren werden den Kunden nach Hause geliefert bzw. im ISOLDE-Center bereitgestellt;
- das ISOLDE Home-Shopping mit einem Verbrauchermarkt via Internet;
- den City-Liniendienst: Streusendungen werden im ISOLDE-Center gebündelt und mit Elektroautos bedarfsgerecht ausgeliefert;
- der City-Lager-Dienst hilft dem Handel bei der Einsparung teurer innerstädtischer Lagerflächen und bei der Umwandlung in Verkaufsflächen;
- den City-Entsorgungsdienst: Sammlung von Wertstoffen und Transport zur Recyclingfirma (EISELE 2000).

Inzwischen gibt es 750 Auslieferstellen für den City-Liniendienst und 50 Geschäfte, die von dem Entsorgungsdienst Gebrauch machen. Allein der Einkaufsdienst hat bisher zu wenig Nutzer. Große Schwierigkeiten bereitet außerdem der Preisverfall auf dem Markt für Paketzustellungen durch immer neue Mitbewerber.

Weitere Informationen: <http://www.isolde.de/> (zurzeit kein Zugang zur Internetseite)

EasyShop - Der Bringservice der Stadtwerke Bonn

Seit Oktober 2000 bieten der Bonner Einzelhandel und die Stadtwerke Bonn den Lieferdienst „EasyShop“, der die Einkäufe bis vor die Haustür bringt. Momentan beteiligen sich mehr als 60 Geschäfte in der Bonner Innenstadt an diesem Projekt. Der Bringservice liefert montags bis freitags von 15 bis 18 Uhr, zwischen 20 und 22 Uhr oder am nächsten Tag aus. Samstags werden die Waren zwischen 13 und 17 Uhr geliefert. Ausgeliefert wird im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg und in den Landkreisen Ahrweiler und Neuwied.

Die Preise liegen unabhängig von der Entfernung zwischen 2 € (Kunden mit VRS-Zeitfahrausweis), 3 € (mit EinzelTicket) und 5 € (Kunden ohne VRS-Fahrausweis).

Eine Auswertung des Wuppertal-Instituts bei rund 1000 Kunden von Easy-Shop ergab eine große Zufriedenheit mit dem Angebot. Mehr als die Hälfte der befragten Kunden (54 %) gab an, dass sie die Waren ohne den Lieferservice in einem anderen Geschäft oder gar nicht eingekauft hätte. Ohne „Easy Shop“ hätten die Kunden für ihren Einkaufsbummel auf das eigene Auto (48 Prozent) oder den öffentlichen Nahverkehr (41 Prozent) als Transportmittel zurückgegriffen. 61 % der Nutzer sind im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte.

Weitere Informationen: http://www.vrsinfo.de/6_4.html oder <http://www.swb.bonn.de/busundbahn/doc/easyshop.htm>

Der entsprechende Hinweis für den BringService von CityMarketing Köln ist: http://www.vrsinfo.de/6_5.html

CityMobil - Citylogistik Münster

„Shoppen ohne Schleppen“ ist das Motto des Zustellservice, der seit Mai 1999 vom Logistik-Dienstleister „CityMobil“ in Münster angeboten wird. Unterstützt wird diese Einrichtung von der Stadt Münster und der IHK Münster, sie wurde eingerichtet im Rahmen des landesweiten Modellversuchs Stadtlogistik NRW. Durchgeführt wird CityMobil von den Unternehmen MTB und Spedition Peters. 10 DM kostet es, die bis zu 30 kg schweren Pakete am nächsten Tag innerhalb des Stadtgebietes ausgeliefert zu bekommen, 17,50 DM, wenn die Lieferung noch am gleichen Tag ankommen soll.

Mittwochs und samstags ist CityMobil mit seinem Servicemobil in der Zeit von 9 bis 14 Uhr auf dem Wochenmarkt am Dom präsent. Während der Marktzeit können dort Einkäufe kostenlos zwischengelagert werden. Nach Marktschluss werden die Tüten und Taschen auf Wunsch nach Hause oder ins Büro geliefert, gegen eine Gebühr von 10 DM innerhalb der Stadtgrenzen („Marktservice Plus“).

Über die nächste Stufe, den "Marktservice Super Plus", wird bereits nachgedacht: Ein Anruf würde genügen und ein Serviceteam des Unternehmens erledigt dann für die Kunden die Einkäufe auf dem Wochenmarkt und liefert die Ware an die gewünschte Adresse. Schließlich bietet CityMobil während des Weihnachtsmarktes einen „Butler-Dienst“ an. Die Helfer tragen auf Wunsch schwere Pakete zum Auto.

Weitere Informationen: <http://www.citymobil.de>

RegLog - Citylogistik für Regensburg

Die Innenstadt für den Einzelhandel und Einkaufende aufzuwerten und gleichzeitig den Charakter der mittelalterlichen Altstadt zu erhalten und Touristen zum Besuch der Stadt einzuladen, ist das Ziel des Citylogistik-Konzeptes RegLog, das von der BMW Verkehrsforschung für Regensburg initiiert wurde. Das Konzept soll in nächster Zeit schrittweise umgesetzt werden. Folgende konzipierte Bausteine der Citylogistik sind für Einkaufende und Bürger der Stadt interessant:

Depotservice: Der von RegLog vorgesehene Depotservice bietet künftig die Möglichkeit, schon am Ladentisch die Auslieferung der Tüten oder Pakete an ein Depot in Auftrag zu geben. In Form von Schließfächern oder Ausgabeschaltern befinden sie sich zum Beispiel in den Parkhäusern. Umfragen haben ergeben, dass die Kunden auch kleinere Gebühren für diesen Service in Kauf nehmen würden.

Heimlieferservice: Betriebe in der Regensburger Altstadt bieten diesen Service bereits vereinzelt an. Für den einzelnen Unternehmer ist das jedoch unwirtschaftlich, weil er jeweils Fahrzeuge und Personal bereitstellen muss. Der von RegLog organisierte Heimlieferservice kann dagegen effizienter arbeiten, wenn alle Altstadtbetriebe sich daran beteiligen. Und je mehr Kunden den Heimlieferservice in Anspruch nehmen, desto wirtschaftlicher wird dieser Service-Baustein. Um den Bekanntheitsgrad zu steigern, sind Fahrzeuge und Mitarbeiter in einheitlichem Design im Stadtbild präsent.

Erledigungsservice im Auftrag des Kunden: Alltägliche Erledigungen wie Filme entwickeln, Kleidungsstücke reinigen oder Konzertkarten abholen sind oft ein Grund, in die Innenstadt zu fahren. Weite Wege zu den Parkplätzen in der überwiegend autofreien Regensburger Altstadt machen dies aber häufig umständlich und zeitaufwendig. Der Erledigungsservice im Rahmen von RegLog führt Kurierdienste zu moderaten Preisen per Telefonbestellung durch. So müssen die Kunden nicht extra in die Stadt fahren und bleiben trotzdem dem Unternehmen erhalten.

Weitere Informationen: <http://www.reglog.de/>

Kooperativer Stadtteillieferservice in Bremen

Im Rahmen der Lokalen Agenda 21 wurde in einem Bremer Stadtteil ein Kooperativer Stadtteillieferservice eingerichtet. Die Initiative zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Hol- und Bringdienstes hat mehr als 20 inhabergeführte Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe zusammengeführt. Zielsetzung des Projektes ist zum einen die Verringerung des privaten Pkw-Verkehrs - sowohl für Einkaufsfahrten zu entfernten Zielen (Einkaufszentren am Stadtrand) als auch für Einkaufsfahrten innerhalb des Stadtteils - und zum anderen die dauerhafte Sicherung einer kleinteiligen, wohnortnahen Versorgungsstruktur („Stadt der kurzen Wege“). Darüber hinaus soll diese Initiative zum Erhalt und zur langfristigen Sicherung des wohnortnahen Arbeitsplatzpotenzials beitragen. Außerdem ist es eine Chance, den Bewohnern neben flexiblen Einkaufszeiten auch ein flexibles Angebot zu bieten.

Die Realisierung setzte die Kooperation vieler Beteiligter voraus, u.a. die Einzelhandel- und Dienstleistungsbetriebe, den Taxi Ruf Bremen als Lieferdienstbetreiber, die Stadtwerke (Einsatz eines umweltfreundlichen Erdgasfahrzeugs), die fördernden Institutionen (Senatsresorts, Bremer Energiekonsens GmbH) und eine intensive Beratung und Moderation durch die Uni Bremen. Die Ausweitung bzw. Übertragung des Modells auf andere Stadtteile (z. B. auch als Beschäftigungsprojekt für Arbeitslose) wird zur Zeit geprüft (PRANGE, WARSEWA 2000).

DPD-Fahrradkurier in der Fußgängerzone der Freiburger Altstadt

Der Deutsche Paket Dienst (DPD) liefert die über ihn verschickten Pakete in der Fußgängerzone der Freiburger Innenstadt mit einem speziell für diesen Zweck angefertigten Lastenfahrrad aus. Dadurch entgeht er den dort vorhandenen strengen Reglementierungen und zeitlichen Restriktionen für die Autozufahrt. Angeliefert werden die Pakete aus dem DPD-Lager mit einem Autoanhänger, der in der Innenstadt abgestellt wird und als Zwischenlager für die Fahrradauslieferung dient.

Einkaufskurier in der Stadt Ahrensburg (Stand: 8/2000)

Die Stadt Ahrensburg im Kreis Stormarn hat im Rahmen der Lokalen Agenda 21 einen Lieferservice oder Einkaufskurier für Geschäfte eingerichtet. Die gekauften Waren werden unter dem Namen PEDALO nach Hause geliefert. Außerdem wird ein neues Logo als Kennzeichen von Geschäften mit Lieferservice entwickelt (KREIS STORMARN 2000, S. 6).

Fahrradkurier beim Wochenmarkt in Schopfheim

Das Konzept eines Fahrradkuriers wurde erstmals am Tag des ersten Schopfheimer Sommermarktes getestet, um auf das Einkaufen in Schopfheim aufmerksam zu machen. Mit einem Lastenfahrrad bzw. Fahrrad mit Lastenanhängen wurden Einkaufswaren vom Markt bis zur Wohnung der Kunden gegen eine Gebühr von 1 bis 4 DM transportiert. Schüler von Schopfheimer Schulen übernahmen die Bringdienste. Diese Aktion war Bestandteil des Modellprojektes „mobiles Schopfheim“, das im Zeitraum 1994 bis 1996 mit Förderung des Landes Baden-Württemberg durchgeführt wurde.

Dieses Konzept griff der BUND-Schopfheim gemeinsam mit Schülern im Folgejahr auf. Sie richteten für den samstäglichen Schopfheimer Wochenmarkt einen regelmäßigen Einkaufskurierdienst ein. Des weiteren wurde eine Aufbewahrungsmöglichkeit für Einkäufe angeboten. Der Fahrrad-Einkaufskurier fand schnell eine Stammkundschaft und war von Anfang an ausgelastet. Die Tageseinnahmen lagen zwischen 80 und 130 DM (MUV 1997, S. 42).

„Le Touc“ in Toulouse

Nicht Waren, sondern Kunden (mit Waren) transportiert die größte französische Supermarktkette „Casino“ und die Firma SAS le Touc mit ihrem Abhol- und Bringservice „Le Touc“.

Der Mangel an Parkmöglichkeiten schadete dem Geschäft eines der Casino Supermärkte nahe Toulouse derart, dass das Casino-Management beschloss, ihre Kunden von zu Hause abzuholen und sie nach dem Einkauf wieder zurückzubringen. Der kostenlose Transport von Kunden und deren Einkäufen erfolgt mit einem Elektrofahrzeug, das bis zu 5 Personen oder 1130 kg befördern kann und eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h aufweist. Das städtische Einzugsgebiet umfasst 80 km.

Dieses Projekt wird nicht unbedingt wegen seiner Nachahmenswürdigkeit aufgeführt, sondern um ein weiteres Betätigungsfeld von Hol- und Bringservice – neben dem bestehenden des ÖPNV – aufzuzeigen.

2.4.2 Lieferservice für besondere Zielgruppen

Modellprojekt „Gartensiedlung Weißenburg“ in Münster

Lieferdienste sind vor allem für Haushalte ohne Auto eine interessante Mobilitätsdienstleistung. Im Modellprojekt „Gartensiedlung Weißenburg“ in Münster wird deshalb beabsichtigt, einen Informationspool über bestehende Lieferservice aufzubauen und Schließfächer und Aufbewahrungsdepots einzurichten. Im Januar 2000 wurden 96 Haushalte befragt, die eine Option für eine Wohnung in der Gartensiedlung Weißenburg abgegeben haben. Während heute nur etwa jeder achte Haushalt einen Lieferservice in Anspruch nimmt, wäre im autofreien Quartier jeder dritte daran interessiert. Für die Nutzung der Depotschließfächer zur Annahme und Aufbewahrung von Waren würde eine Pauschale von 2 bis 5 DM akzeptiert.

Weitere Informationen: <http://www.ils.nrw.de/aktuell/arbeit/mobil-geist.htm>

Car-Sharing Bad Boll

In Bad Boll bekommen die Car-Sharing-Nutzer auf Wunsch die Brötchen nach Hause geliefert.

Einkaufsservice (nicht nur) für Senioren, Konstanz

Die Stadtmarketing-Projektgruppe hat eine Liste der Lebensmittelhändler zusammengestellt, die einen Einkaufsservice für Senioren anbieten. Kundenfreundliche Lebensmittelhändler liefern die Einkäufe gegen eine Pauschalgebühr nach Hause. Wer selber nicht mehr einkaufen kann, gibt seine Bestellung per Telefon, Fax oder E-mail auf.

Weitere Informationen: <http://www.stadtmarketing.konstanz.de/vmp/projekte/einkaufsservice/>

2.4.3 Lieferservice für Bio-Produkte

In den letzten Jahren sind viele biologisch wirtschaftende Gemüseanbaubetriebe dazu übergegangen, ihr eigenes Gemüse selbst zu vermarkten oder dies gemeinsam mit den umliegenden Bio-Höfen zu organisieren. Zum Teil werden verschiedene Standardpakete im Abonnement angeboten, oder die Produkte können einzeln bestellt werden.

Erfolgreiche Lieferbetriebe im Umland von München, Bremen oder Berlin zeigen, dass vor allem in Großstädten die Direktbelieferung von Kunden eine erfolgversprechende Perspektive bietet. Das Ökodorf Brodowin – nordöstlich von Berlin gelegen – bietet „Abokisten“, bei denen für einen festen Betrag wöchentlich eine Auswahl saisonaler Gemüse, Obst usw. geliefert wird (Tel. 033362/70610): die Lieferung kostet 3 DM, Kisten von 13,50 bis 33 DM.

Naturkost und Naturwaren Lieferservice für Berlin

LPG Blitz GbR bietet einen Lieferservice für Bioprodukte an. Die Lieferung kostet 4,50 DM bei einem Mindestbestellwert von 50 DM. Die Warenpreise liegen etwas unter Bioladenniveau. LPG arbeitet auf Mitgliedschaftsbasis, hierfür ist eine Einlage von mindestens 100 DM erforderlich. Für eine Belieferung freitags, samstags oder montags muss die Bestellung bis Mittwochmorgen 11 Uhr eingegangen sein.

Weitere Informationen: www.lpg-berlin.de

StattKauf in Berlin - ökologische Produkte frei Haus

Die seit 1988 in Berlin existierende Car-Sharing-Organisation „Statt-Auto“ liefert seit 1995 ökologische Produkte frei Haus. Anfangs wurden nur die Mitglieder von „StattAuto“ beliefert. Doch jetzt kann jeder an diesem Service teilhaben.

BioMobil in Österreich

Das BioMobil ist eine Erzeuger-Verbraucher-Initiative für die biologische Landwirtschaft. Rund 45 Biobauern aus der Region Kremstal in Oberösterreich beteiligen sich an diesem Projekt.

Jede Woche oder im 14-Tage-Rhythmus wird ein BioKorb mit saisonalen Angeboten zusammengestellt und direkt nach Hause geliefert. Der Preis pro Korb liegt bei 500 öS. Die Waren werden entweder in Papiertragetaschen oder in wiederverwendbaren Körben geliefert. Die Biobauern liefern direkt nach Hause bzw. nach Linz, Wien, Salzburg jeden Freitag und nach Gmunden, Ebensee sowie Wels jeden Donnerstag.

Der Biomischkorb enthält je _ Getreideprodukte, Milchprodukte, Fleisch und Wurst, Gemüse und sonstiges. Der Vegetarierkorb bietet je 1/3 Getreideprodukte, Milchprodukte, Gemüse und Obst. Milchprodukte und Eier können auf Wunsch durch Gemüse oder Getreideprodukte ersetzt werden. Im Spezialitätenkorb sind ausgesuchte Spezialitäten aus ganz Österreich.

Weitere Informationen: <http://www.bauernmarkt.at/Biomobil/> (zur Zeit nicht erreichbar)

BioBus in Luxemburg

BioBus liefert frische Naturkostprodukte direkt nach Hause. Der Lieferservice besteht seit Anfang 2001 und beliefert bereits eine Vielzahl von Haushalten in Luxemburg und den angrenzenden Regionen. Die Kunden können entweder per Telefon, Fax oder E-mail aus einem Katalog bestellen oder sie können ihre Bestellungen online aufgeben. Die bestellten Waren werden zum Wunschtermin nach Hause geliefert. Bestellungen im Wert von über 300 DM werden innerhalb von 24 Stunden geliefert, unabhängig davon, wo im Liefergebiet der Kunde wohnt.

Eine weitere Einkaufsmöglichkeit ist der Mobil-Shop-Service der BioBusse. Wenn der Kunde direkt aus dem Angebot des Mobil-Shops auswählen will, dann kann er auch den Besuch eines BioBusses anfordern. Dafür klickt der Kunde bei der Registrierung auf die entsprechende Option und einer der BioBusse fährt zum nächstmöglichen Zeitpunkt innerhalb einer Woche bei ihm vor.

Weitere Informationen: <http://www.biobus.lu/de/about/default.asp>

2.4.4 Online-Shopping mit Lieferservice

Inzwischen gibt es in vielen oder fast allen Großstädten und darüber hinaus die Möglichkeit, online bestellte Waren ausgeliefert zu bekommen. Beispielhaft sind hier einige Angebote und Kosten aufgeführt:

Berlin (BUND 2002)

Kaiser's Tengelmann Lieferservice (für Berlin und München): Lieferung kostet 5,11 € Gebühr bei 15 € Mindestbestellwert, Warenpreise wie im Supermarkt, Sortiment recht umfangreich. Weitere Informationen: www.kaisers.de

Reichelt: 78 Filialen in Berlin, Lieferung kostet 5 € bei 15 € Mindestbestellwert, Warenpreise deutlich (BUND Berlin) bzw. bei einigen Produkten etwas (Berliner Tageszeitung) höher als im Supermarkt, Sortiment umfangreich, Auslieferung am selben Tag, wenn Bestellung bis 14 Uhr erfolgt ist. Weitere Informationen: <http://www.reichelt-ag.de/shop.php>

Kaufhof: Lieferung kostet 3,50 € DM, ab 25 € Bestellwert kostenlos. Auslieferung durch die Deutsche Post AG auf normalem postalischem Weg. Warenpreise wie im Kaufhaus, fast komplettes Kaufhaussortiment, Lebensmittelangebot begrenzt. Weitere Informationen: http://www.galeria-kaufhof.de/sales/service/serv_014_lieferbedingungen.asp?FLEXID={50A922CA-45FF-47AD-A235-0EDC541935C7}

Düsseldorf

„Freude am Kaufen“ Kleibrink und Antwerpen GbR: Bei einem Mindestbestellwert von 25 € kostet die Zustellung 4,99 €. kostenlose Zustellung ab 50 € Einkaufswert, Rücknahme von Leergut. Weitere Informationen: www.freude-am-kaufen.de

Dresden

In einigen Städten gibt es Internethinweise über die online-Einkaufsmöglichkeiten mit Lieferservice. Stellvertretend der Hinweis für Dresden: <http://www.dresden-net.de/webindex/gewerbe/service/lieferservice/>

2.4.5 Was sonst noch wichtig ist zum Lieferservice

Der wohnungsnah und großstädtische Einzelhandel bietet oftmals einen Lieferservice an, der zum Teil für den Kunden kostenlos ist. Allerdings wird häufig weder im Verkaufs- noch im Kassensbereich dafür Werbung gemacht. Das hat zur Folge, dass viele Kunden weder um die Möglichkeit der Warenlieferung nach Hause wissen noch über die Konditionen dieses Services informiert sind. Informationen zu Hol- und Bringdiensten könnten die Mobilitätszentralen im Quartier sammeln und verbreiten. Ebenso könnte ein Aufkleber für Geschäfte mit Lieferdienst die Kundschaft bereits im Eingangsbereich informieren.

Damit die Warenanlieferung unabhängig von der Anwesenheit des Bestellers erfolgen kann, sind Schließfächer in den Hauseingangsbereichen sinnvoll. Die Firma Shopping Box Logistics GmbH und Co. KG bietet – im Rahmen eines kommerziellen Full-Service-Einkaufs- und Lieferservices - ein computergesteuertes Schließfachsystem an, in dem die telefonisch oder per Internet bestellten Waren in entsprechende, z.T. gekühlte und tiefgekühlte Schließfächer deponiert werden. Das „Trianon-Hochhaus“ der DGZ Dekabank in Frankfurt ist ein Referenzprojekt dieser Firma.

Eine andere Möglichkeit wäre, dass ein sogenannter „Quartiersmanager“ (eine Art Hausmeister) die Hauslieferungen zentral annimmt und weiter verteilt.

Eine weitere Möglichkeit des erleichterten Einkaufs stellt der sogenannte „Rollende“ Einzelhandel dar, wie er auf dem Land oder in schlecht vom Einzelhandel versorgten Stadtquartieren anzutreffen ist. Der Händler bietet dabei sein Sortiment in regelmäßigem Turnus in einem Verkaufswagen direkt am Wohnstandort des Kunden an (z. B. landwirtschaftliche Produkte, Lebensmittel, Backwaren).

2.5 Hilfsmittel zum Gepäcktransport

2.5.1 Handwagensysteme

Handwagensysteme werden für den Transport von schweren Gütern innerhalb von Siedlungen eingerichtet. Einstellvorrichtungen an einer zentralen Station bzw. an zentralen Plätzen in der Siedlung wären dafür sinnvoll. Die Bereitstellung von Handwagen ist mit einem Organisationsaufwand und zusätzlichen Kosten für Wartung und Pflege verbunden. Eine aktive Mitwirkungsbereitschaft der Haushalte wäre notwendig.

Im Rahmen des Projekts „Wohnen ohne eigenes Auto“ wird für die „Gartensiedlung Weißenburg“ in Münster die Einrichtung eines Handwagensystems in Betracht gezogen.

Dass nicht alle Mobilitätsdienstleistungen, die in einem Quartier angeboten werden, erfolgreich sind, zeigt das Beispiel Nürnberg Langwasser P. Dort hat die Wohnungsbaugesellschaft allen Mietern einen Lastenkarren zur Verfügung gestellt. Er sollte den Gepäcktransport zwischen den Einkaufsgelegenheiten bzw. Parkplatzeinrichtungen im Stadtteil und der Wohnung erleichtern. Aber die Lastenkarren sind so gut wie nie im Einsatz und wurden zu einem eher immobilien Einrichtungsgegenstand der Wohnung oder des Kellers.

2.5.2 Typen von Lastenrädern

- „Berliner Lastenrad“ von Pedalpower (<http://www.pedalpower.de>): Die einfache Ausführung kostet ca. 3000 DM.
- „Long-John“ von Pedalpower: Ein Lastenradkonzept aus Dänemark mit sehr tiefer Lade- fläche vor dem Fahrer.
- nihola - Transportcykler aus Dänemark mit rundem Transportbehälter über der Vorder- achse (<http://www.radradrad.de>)

2.6 Mobilitätsmanagement für das Fahrradfahren

Call a Bike der DB Rent

DB Rent GmbH, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG, die auch das DB Car-sharing organisiert, hat das in München bereits erprobte und zwischenzeitlich eingestellte Fahrradausleihkonzept Call a Bike in eigener Regie übernommen und seit Oktober 2001 wieder aufleben lassen. Innerhalb des Mittleren Rings in München können die hochwertigen und extravaganten Räder nach Belieben genutzt werden. Sie stehen an zentralen Orten wie Hauptbahnhof, Ostbahnhof und Marienplatz in größeren Zahlen, können jedoch an jeder größeren Straßenkreuzung abgestellt werden. Die Ausleihe ist heute nicht mehr an Telefonzellen gekoppelt, am schnellsten sind sie über Handy zu entleihen.

Wer Interesse an diesem Mobilitätssystem hat, kann sich über die Service-Nr. 0800/5 22 55 22 registrieren lassen. Das gewünschte Fahrrad wird über einen Anruf bei der auf dem Fahrrad angegebenen Telefonnummer reserviert und kann ohne Wartezeit sofort genutzt werden. Die telefonisch übermittelte Codenummer entriegelt das elektronische Fahrradschloss. Bei der Rückgabe wird wiederum per Telefonanruf der vom elektronischen Fahrradschloss ausgegebene Quittungscode sowie der Standort des abgeschlossenen Fahrrades durchgegeben (DB RENT 2001).

Das normale Tarifsysteem unterscheidet eine Grundgebühre von 1,80 € pro Ausleihe und eine Zeitgebühre von 3 Cent pro Minute. Maximal werden 15 € Zeittarif pro Tag berechnet. Stammkunden können sich für 20 € im Jahr den AktivTarif anrechnen lassen, im dem nur der Zeittarif ohne Grundgebühre berechnet wird. Besitzer der BahnCard fahren automatisch im AktivTarif, sparen also sowohl die Grundgebühre als auch die 20 € .

Inzwischen wird dieses Mobilitätssystem von der Deutschen Bahn AG auch in Berlin und Frankfurt angeboten. Im Erfolgsfall soll es mittelfristig auf alle Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern ausgedehnt werden. Zur Verbesserung von Service und Angebot führt die Bahn Gespräche mit ADFC und lokalen Leihrad-Anbietern.

Weitere Informationen: <http://www.callabike.de>

Car-Sharing und Fahrrad

Neben den vielfältigen Autoangeboten hat die Freiburger AutoGemeinschaft auch ein Klappfahrrad im Ausleihprogramm, das mühelos in der Bahn im Fernverkehr transportiert werden kann. Damit wird am Zielort der Bahnreise die schnelle Weiterfahrt mit dem Fahrrad ermöglicht.

Die Car-Sharing Firma stadtmobil Karlsruhe verleiht Fahrradtaschen zum Transport von Fahrrädern in der Bahn für 10 DM pro Woche.

2.7 Freizeithilfen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer

Obwohl der Freizeitverkehr wegen der räumlich und zeitlich wechselnden Ziele gemeinhin als schwierig zu therapierender „Wunschverkehr“ gilt, sind auch dort gute Beispiele erfolgversprechender Maßnahmenkonzepte zur Minimierung der Verkehrsbelastungen zu finden.

Freizeit-Verkehrsdienst des Landkreises Cochem-Zell

Im Landkreis Cochem-Zell an der Mosel wird ein Freizeitverkehrsdienst herausgegeben, der mit relativ wenig Aufwand zur Nachahmung in anderen Naherholungsregionen empfohlen wird: In einem Anhang zum normalen ÖPNV-Kreisfahrplan werden zahlreiche Wander- und Ausflugstipps beschrieben. Neben nützlichen Hinweisen wie Telefonnummern der Fremdenverkehrsämter, Wanderkartenbezeichnungen werden An- und Abreisemöglichkeiten der Touren mit den vorhandenen öffentlichen Verkehrsmitteln, Einkehrhinweise in Gasthäusern und Besichtigungsvorschläge gegeben.

Fahrplan-Karten des VCD Südlicher Oberrhein

Der VCD Südlicher Oberrhein gibt – inzwischen für mehrere Regionen - sogenannte Fahrplan-karten heraus, die im Kartenteil die ÖPNV-Anbindung und kartographisch darstellbare Fahrplaninformationen besonders hervorheben. In einem Informationsteil werden nützliche Informationen zu Freizeit- und sonstigen Zielen des Kartenausschnitts sowie Anreisehinweise beschrieben.

GPS basierte Routenunterstützung für Wanderer und Freizeitradfahrer

In dem rheinland-pfälzischen Forschungsprojekt Armont, das durch das Bundesforschungsministerium im Förderschwerpunkt „Personennahverkehr für die Region“ unterstützt wird, wird ein ortsunabhängiges tragbares Endgerät entwickelt, das Wanderern und Radwande-

ren Routenvorschläge bereithält und sie online in der freien Natur navigiert. Die Ortung des Endgerätes wird über GPS ermöglicht.

Weitere Informationen: <http://www.pnvregion.de/armont.htm>

3 Bestehende Mobilitätsdienstleistungen für autofreie und multimodale Haushalte in Freiburg und dem Vauban

Prinzipiell stehen den Freiburger Haushalten mit einem entsprechenden Zugang sämtliche Internetdienste und –angebote zur Verfügung, über die im vorangegangenen Kapitel berichtet wurde. Ob allerdings autofreie oder multimodale Haushalte auf dem Vauban von vornherein und ohne Einschränkungen zu den technikaffinen Lebensstilen zuzurechnen sind, die ohne Probleme mit moderner Kommunikationstechnik umgehen können, müsste noch geprüft werden.

3.1 Statische Fahrplanauskünfte

Statische Fahrplanauskünfte unterscheiden sich von Echtzeit-Auskünften dadurch, dass die Daten den normalen Fahrplänen entnommen werden, aktuelle Verspätungen und eventuell auch kurzfristige Betriebsstörungen werden nicht weitergegeben.

Zugang zu Fahrplandaten finden sich unter folgenden Internetadressen:

- Über die Seite des Regio-Verkehrsverbundes Freiburg (www.rvf.de) werden statische Bereichsfahrpläne als pdf-Dateien angeboten, die neben Fahrplänen der Busse und Bahnen in diesen Bereichen auch weitere Informationen zur Verfügung stellen, die ansonsten in den gedruckten Fahrplänen enthalten sind.
- Ebenfalls auf dieser Seite ist ein Hinweis auf die telefonische Fahrplanauskunft, die aus der Region über die Telefonnummer 01803/19 4 49 während der üblichen Öffnungszeiten erreichbar ist (9 Cent/Minute). Anrufer von außerhalb des Verbundgebietes oder über Handy werden auf die Auskunftsnummern 0761/4 51 15 00 (VAG) oder 0761/3 61 72 (SBG) verwiesen.
- Als dritten Fahrplanzugang bietet die Internetseite des RVF (www.rvf.de) eine Verknüpfung mit der Elektronischen FahrplanAuskunft des Landes Baden-Württemberg (E-FA-BW), die von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg auf der Internetseite www.efa-bw.de angeboten wird. Dieses Programm „nervt“ jedoch manchmal durch seine teilweise hartnäckigen Nachfragen nach unsinnigen Konkretisierungen von Orts- oder Haltestellenangaben. Für jede neue Abfrage müssen außerdem wieder sämtliche Eingaben wiederholt werden.
- Die Internetseite der SüdbadenBus GmbH (www.suedbadenbus.de) ist mit der Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn AG (<http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn>) verknüpft.
- Die Internetseite der Freiburger Verkehrs AG bietet die Möglichkeit an, einen persönlichen Haltestellenfahrplan oder den Fahrplan bestimmter, häufig genutzter Freiburger Bus- und Straßenbahnlinien abzufragen oder als pdf-Datei auszudrucken (<http://www.vag-freiburg.de/fahrplanservice.html>).

Zusätzlich bieten die genannten Internetseiten weitere Informationen zu den Mobilitätsangeboten der betreffenden Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbundes.

Fahrplaninformationen der Regio finden sich in gedruckter Form in den Fahrplanheften der VAG (für Freiburg) oder der SBG (für die Verbindungen ins Umland). Persönliche Fahrplan-

auskünfte können zu allen Verkehrsanbietern in der Mobilitätszentrale mobile am Hauptbahnhof und - mit Einschränkungen - beim Kunden- und Service-Zentrum Pluspunkt der VAG in der Salzstraße 3 sowie den Kundenshaltern der SBG am Busbahnhof und der Deutschen Bahn AG im Hauptbahnhof erhalten werden.

3.2 Echtzeit-Fahrplaninformationen

Ein interessantes Angebot der Deutschen Bahn AG ist die Echtzeitfahrplananzeige für Ankünfte und Abfahrten im Hauptbahnhof Freiburg. Hier kann direkt vor einer Abreise oder bei Abholungen am Bahnhof vor dem Verlassen der Wohnung überprüft werden, ob die ankommenden (und abfahrenden) Züge pünktlich sind oder wie groß die voraussichtliche Verspätung ausfallen wird. Dies ist für Züge auf störanfälligen Strecken sinnvoll, wie in den letzten Wochen bei Fernzügen aus Richtung Köln oder wenn in Zukunft die Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel aufgenommen werden. Das System wird ständig aktualisiert, so dass auch das Aufholen von Verspätungen in der Anfahrt auf Freiburg berücksichtigt wird. Dieser Service ist auf der Internetseite www.bahn.de unter Fahrpläne ⇒ Ankunft/Abfahrt ⇒ aktuell für den gewünschten Bahnhof einzustellen.

Die entsprechende Seite für den Hauptbahnhof Freiburg heißt: <http://bahnhofstafel.db-ris.de/bht/internet/tafel.html?AnAb=AN&m=dn&ident=&seqnr=&L=&bhf=8000107>

3.3 Versierte Bahnagenturen

In Freiburg gibt es einige sehr versierte DB-Agenturen, die mehr leisten, als nur das übliche Bahnangebot zu vermitteln und wo mehr als nur die Standardinformationen zur Bahn erhältlich sind. Sie liegen alle in erreichbarer Nähe zum Vauban: Gleis 8 im mobile am Hauptbahnhof (Tel.: 0761/2 92 78 88), Gleisnost in der Bertoldstraße 44 (am Theater, Tel.: 0761/30 30 31), Bahnreisen Sutter in der Lorettostraße 54 (Tel.: 0761/4 00 25 05). Vorbestellte Fahrkarten werden zumindest von den beiden Erstgenannten außerhalb der Geschäftszeiten beim Empfang des Intercity-Hotels am Gleis 1 des Hauptbahnhofs hinterlegt.

3.4 Angebote zur Fahrradnutzung

Nach aktuellen Verkehrsbefragungen, die im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan Freiburg durchgeführt wurden, nimmt das Fahrrad einen Verkehrsanteil an der Verkehrsmittelwahl innerhalb des Stadtgebietes Freiburg von 28 % ein. Fahrradfahren gehört in Freiburg also zu den gebräuchlichen Verkehrsarten, Fahrradfahrer werden in der Regel von den Autofahrern wahrgenommen und rücksichtsvoll behandelt.

Einige wenige Mobilitätsdienstleistungen richten sich in Freiburg speziell an die Fahrradfahrer. An erster Stelle ist die bewachte und rund um die Uhr nutzbare Fahrradstation am Freiburger Hauptbahnhof zu nennen, in der Fahrräder bei Bahnreisen über Nacht sicher und witterungsgeschützt aufbewahrt werden. Theoretisch denkbar, in der Praxis aber aufgrund der Auftragsauslastung häufig schwierig, ist die Zusammenarbeit der Fahrradstation mit der ebenfalls im Gebäude befindlichen Fahrradwerkstatt. Diese könnte ermöglichen, dass die Zeit der Aufbewahrung in der Fahrradstation für Reparaturen genutzt werden könnte. Hier besteht sicherlich noch Verbesserungsbedarf, um den Kundennutzen beider Einrichtungen zu optimieren.

3.5 Car-Sharing in Freiburg

Die Freiburger Auto-Gemeinschaft (FAG) bietet in Freiburg zur Zeit an 32 Standorten im Stadtgebiet ca. 65 Gemeinschaftsautos an, zusätzlich sind Fahrzeuge in zahlreichen Umlandgemeinden Freiburgs verfügbar.

Die Kosten der Mitgliedschaft gliedern sich in eine einmalige Aufnahmegebühr, die Zahlung einer einmaligen Kautions/Einlage und den monatlichen Mitgliedsbeitrag auf. Die Aufnahmegebühr beträgt zur Zeit 40 € für Privatpersonen, Haushalte oder Firmen. Die Einlage beträgt 350 € für Einzelpersonen und 600 € für Haushalte oder Firmen. Der monatliche Mitgliedsbeitrag ist 4 € für Einzelpersonen, 7 € für Haushalte und 9 € für juristische Personen. Für die Nutzung der Fahrzeuge fallen leistungsabhängige Kosten an, die nach der gefahrenen Kilometerleistung, dem Fahrzeugtyp sowie der Zeitdauer und dem Zeitraum gestaffelt sind.

Der Zugang zu den Fahrzeugen ist zur Zeit über Schlüsseltresore geregelt, in denen die Fahrzeugschlüssel deponiert sind und für die die Nutzer einen Schlüssel haben. Geplant ist, dass in absehbarer Zeit sukzessive ein elektronisches Zugangssystem zu den Fahrzeugen installiert werden soll, das über persönlich codierte Plastikkarten und bei einer Buchung über einen telefonisch übermittelten Zugangscod funktioniert. Reservierungen werden telefonisch rund um die Uhr entgegengenommen.

Über die Quernutzungsvereinbarungen mit anderen Car-Sharing-Organisationen in Deutschland und dem Ausland besteht die Möglichkeit, dass Mitglieder der Freiburger Auto-Gemeinschaft Car-Sharing-Fahrzeuge auch anderswo nutzen. Allerdings ist der Zugang zu diesen Fahrzeugen wegen der unterschiedlichen Bedingungen nicht immer ganz unkompliziert.

Mitglieder der FAG können auch ein Klappfahrrad der Marke Birdy nutzen, das in der Geschäftsstelle im mobile am Hauptbahnhof eingestellt ist. Dieses Fahrrad ist für die kombinierte Mobilität im Anschluss an eine Bahnreise geeignet, da das Klappfahrrad mühelos in den Fernverkehrszügen mitgenommen werden kann.

Eine bereits seit längerem angedachte Tarifzusammenarbeit zwischen der FAG und dem Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) ist noch nicht in die Realität umgesetzt. Geplant ist, dass Jahreskarteninhaber des RVF eine geringere Einlage beim Car-Sharing zu zahlen haben, dafür eine gemeinsame Marketing- und Werbestrategie beider Partner gefahren wird. Als Voraussetzung für die Verwirklichung dieser Tarifzusammenarbeit wird von Seiten der FAG die Installation der Bordcomputer in den Fahrzeugen und der elektronische Fahrzeugzugang genannt.

Seit Mitte Oktober 2002 ist mit DB Carsharing ein zweiter Car-Sharing-Anbieter auf dem Freiburger Markt. Bisher existieren Stellplätze am Hauptbahnhof und in Freiburg-Zähringen, an denen vier Fahrzeuge bereit gestellt werden, jedoch nicht in der Nähe des Vauban-Geländes.

3.6 Mitfahrzentrale in Freiburg

Abgesehen von den oben beschriebenen elektronischen Mitfahrvermittlungsmöglichkeiten über Internet existiert auch in Freiburg eine Mitfahrvermittlung, die Citynetz Mitfahrzentrale Freiburg, Belfortstraße 55, Tel.: 0761/19 444. Für Frauen, die nicht mit (fremden) Männern gemeinsam in einem Auto fahren möchten, bietet die Frauenmitfahrzentrale She-drives.de ihre Dienste an.

3.7 Bringdienste und Gepäcktransport im Stadtteil

Wie bereits oben ausgeführt wurde, sind Hol- und Bringdienste im Stadtteil in der Regel nur wenig kommuniziert und zu wenig bekannt.

Der HL-Supermarkt am Eingang des Quartiers bietet seiner Kundschaft einen Lieferservice für Waren, die bei ihm gekauft wurden, an. Ab einem Einkaufswert von 25 Euro ist dieser Service für die Einkaufenden kostenfrei. Ausgeliefert wird jeweils ab 17 Uhr mit kleinen motorisierten Dreirad-Fahrzeugen und wird von einer Fremdfirma durchgeführt. Eine Vernetzung der Zustellungen mit anderen Geschäften im Stadtteil findet derzeit nicht statt.

Eine Bestandsaufnahme der vorhandenen einschlägigen Dienstleistungen des Einzelhandels und deren Nutzungsbedingungen kann die Begründung für individuelle Einkaufsfahrten mit dem Pkw reduzieren. Eine systematische Bestandsaufnahme von bestehenden Lieferdienstleistungen, die von den Bewohnern des Stadtteils Vauban genutzt werden könnten (auch aus der Innenstadt heraus), besteht zur Zeit nicht.

Seit Frühsommer 2002 bietet ein Bewohner des Stadtteils einen Fahrradlieferdienst als Geschäftsidee an. Jedoch zeichnet sich dieser Dienst noch nicht durch das notwendige Maß an Zuverlässigkeit und Präsenz im Stadtteil aus, um von den Bewohnerinnen und Bewohnern im größeren Stile beansprucht zu werden.

Vom Forum Vauban wurden bereits vor einiger Zeit 10 als Einkaufswagen nutzbare Fahrradanhänger der Marke Donkey angeschafft. Diese stehen beim Forum Vauban zum Ausleihen im Stadtteil bereit. Wenn sie zur Zeit nur wenig genutzt werden und in der Öffentlichkeit eher nicht präsent sind, spricht dies vielleicht dafür, zukünftig die Ausleihmodalitäten und Zuständigkeiten im Stadtteil dezentral zu regeln.

3.8 Freizeitangebote ohne Auto

Der VCD Kreisverband Südlicher Oberrhein hat als Ergebnis eines Projektes der Lokalen Agenda 21 Faltblätter mit ausgewählten Freizeittipps in der Umgebung von Freiburg erarbeitet, die per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt werden können. Diese Faltblätter sind in der Mobilitätszentrale mobile beim VCD zu erhalten. Kostenfreie, geführte Radtouren bietet der Kreisverband des ADFC in unregelmäßigen Abständen an den Wochenenden an.

Ebenfalls in den Räumlichkeiten der Fahrradstation und Mobilitätszentrale mobile ist der private Fahrradveranstalter „Freiburg aktiv“ anzutreffen. Zwar richten sich die geführten Radtouren in erster Linie an auswärtige Besucher der Stadt, jedoch werden gegen Entgelt auch thematische Gruppentouren innerhalb Freiburgs oder in das Umland angeboten. Weitere Informationen unter www.freiburg-aktiv.de.

3.9 Fahrradverleih im Stadtteil

Der im Vauban ansässige Fahrradladen „Radieschen“ bietet neben den Kaufangeboten eines Fahrradgeschäftes auch Fahrräder und Fahrradzubehör in verschiedensten Varianten zum Verleih an. Hier können sich Besucher ein Fahrrad für den gemeinsamen Freizeitausflug ebenso ausleihen wie Bewohner des Stadtteils ein Lastenfahrrad für kleinere Transporte.

4 Sinnvolle Angebotsergänzungen für den Stadtteil Vauban

In diesem abschließenden Kapitel wird beschrieben, welche Angebotsergänzungen von Mobilitätsdienstleistungen im Vauban durchgeführt werden sollten. Einerseits sollen sie in der Lage sein, zusätzlich zu den bereits bestehenden Angeboten in Freiburg die Bewohner des Stadtteils in ihrer multimodalen Mobilität zu unterstützen, andererseits wurde in der Konzeption auch die Finanzierbarkeit der Angebote aus dem Stadtteil heraus beachtet. Insofern sind einige wünschenswerte Mobilitätsdienstleistungen bereits herausgefiltert, die im Stadtteil nicht finanzierbar erscheinen.

4.1 Car-Sharing-Angebote im Stadtteil

Im Stadtteil Vauban stehen zur Zeit (Stand Frühjahr 2003) zwölf Car-Sharing-Fahrzeuge der FAG an den Standorten Merzhauser Straße/Solargarage, Villaban-Gelände und Vauban-Allee zur Verfügung. Die Planungen der FAG sehen weitere Stellplätze im Vauban und ein bedarfsabhängiger Zuwachs von Fahrzeugen im Stadtteil vor. Etwa zehn Car-Sharing-Stellplätze sollen nach dem Wunsch der FAG zukünftig gut sichtbar und wohnungsnah im Straßenraum der Vauban-Allee - auf quasi öffentlicher Fläche, aber ausschließlich für diese Fahrzeuge reserviert – ausgewiesen werden. Ebenso sollen etwa zwei bis drei Fahrzeuge in der Quartiersgarage Lise-Meitner-Straße in Nähe des Eingangs platziert werden. Beide Wünsche finden derzeit noch nicht die Zustimmung der Stadt bzw. der Freiburger Kommunalbauten GmbH, so dass noch weiter darüber verhandelt werden muss. Ein weiterer zukünftiger Stellplatz für Car-Sharing-Fahrzeuge wird die Tiefgarage des Solarschiffs sein.

Daneben soll bald möglich eine Car-Sharing-Station im Vauban eröffnet werden, in der neben der Mitgliederbetreuung auch die Ausgabe von Zusatzausrüstung (Kindersitze etc.) stattfinden soll. Ein Standort hierfür wird noch im Stadtteil gesucht.

Im Rahmen der Bearbeitung dieser Studie wurde nach rechtlichen Konstruktionen recherchiert, die eine Ausweisung von reservierten Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum entlang der Vauban-Allee ermöglichen. Die Zweckmäßigkeit für alle Beteiligten ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

- Car-Sharing-Stellplätze sollten möglichst zentral im Stadtteil und nahe zu den Wohnungen der Nutzer gelegen sein. Damit erzielen die Car-Sharing-Fahrzeuge einen Erreichbarkeitsvorteil gegenüber den privaten Pkw, die in den peripheren Parkhäusern des Stadtteiles abgestellt sind.
- Die Stellplätze sollten gut sichtbar im öffentlichen Straßenraum postiert sein, um über ihre permanente sichtbare Präsenz einen zusätzlichen Werbeeffect auf zukünftige Mitglieder auszuüben.
- Hierfür wäre es sinnvoll, ein – möglichst bundesweit verwendetes – Logo mit Wiedererkennungswert an den Car-Sharing-Stationen anzubringen. Ein anschauliches Beispiel hierfür, das im Rahmen eines Pilotprojektes in Mannheim verwendet wurde, liefert Huwer (2002, 69).
- Diese Stellplätze müssen exklusiv für Car-Sharing-Fahrzeuge reserviert sein, damit die nächsten Fahrzeugmieter die Fahrzeuge mühelos und ohne Zeitverlust an der vorgegebenen Stelle auffinden, an der sie von den Vormietern abgestellt wurden. Hierbei ist zu bedenken, dass die Car-Sharing-Nutzung auf der unpersönlichen Weitergabe der Fahrzeuge von einem Nutzer zum nächsten basiert.

- Zahlreiche Untersuchungen belegen, dass Car-Sharing den Zugang zu einer vielfältigen Verkehrsmittelwahl ermöglicht. In Vorher-/Nachher-Vergleichen wurde in diesen Untersuchungen wiederholt belegt, dass Car-Sharing-Mitglieder im Durchschnitt wesentlich weniger Auto fahren als vor dem Beitritt, damit in erheblichem Maße zu einer Reduzierung von Umweltbelastungen und kommunalen Infrastrukturkosten für die Verkehrssysteme beitragen und damit die kommunalen Haushalte entlasten. Konkrete Angaben lieferte eine Untersuchung von Car-Sharing-Teilnehmern in München aus dem Jahre 1996, die mit identischem Design im Herbst 2002 wiederholt wurde. Nach den aktuellen Angaben führen die befragten Car-Sharing-Mitglieder vor dem Beitritt jährlich durchschnittlich 11.300 km mit dem Pkw, nach dem Beitritt fiel dieser Wert auf durchschnittlich 2.500 km zurück. In der 1996er Befragung kamen vergleichbare Ergebnisse heraus: 13.000 Pkw-km vorher standen damals 3.000 Pkw-km nach Beitritt zum Car-Sharing gegenüber (KRIETEMEYER 2003, siehe auch KRIETEMEYER 1997). Im Gegenzug profitierte der ÖPNV vom Beitritt zum Car-Sharing. Damit wurde zum wiederholten Male in München die verkehrsentlastende Wirkung von Car-Sharing eindrucksvoll bestätigt.

Nun stehen diesen einleuchtenden Argumenten, warum eine Bevorzugung des Car-Sharings aus verkehrlicher Sichtweise auch unter dem Primat des Gleichbehandlungsgrundsatzes aller Verkehrsteilnehmer durch eine kommunale Verwaltung begründet werden könnte, formalrechtliche Argumente entgegen. An erster Stelle wird eingewendet, dass öffentlicher Straßenraum allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen zur Verfügung zu stehen hat und nur unter genau definierten Voraussetzungen an einzelne Bevölkerungsgruppen bevorzugt vergeben werden darf. Ausgenommen hiervon sind beispielsweise die persönlich reservierten Behindertenparkplätze im öffentlichen Straßenraum oder Aufstellplätze für Taxen.

Maßnahmenausgestaltung

Eine Lösung bietet die Teileinziehung des öffentlichen Straßenraums bzw. – wie im zweiten Bauabschnitt entlang der Vauban-Allee - die Nicht-Widmung der in Betracht kommenden Flächen im straßenbegleitenden Parkraum als öffentlichen Straßenraum. Diese Maßnahme ist grundsätzlich in den Straßengesetzen der Länder vorgesehen und wird vom Straßenbaulastträger (d.h. der Straßenbaubehörde) durchgeführt. Voraussetzung ist, dass die konkret zu bezeichnenden Flächen in einem Abwägungsprozess als für den allgemeinen Verkehr entbehrlich identifiziert wurden oder aus Gründen des Gemeinwohls eingezogen werden sollten. Die Absicht ist öffentlich anzukündigen. Konkret umzusetzen wäre dies durch eine Änderung des Bebauungsplans. Es wird empfohlen, beispielsweise durch eine besondere Pflasterung den rechtlichen Sonderstatus der reservierten Fläche gegenüber dem (verbliebenen) öffentlichen Straßenraum hervorzuheben und mit Absperrvorrichtung gegen unberechtigtes Parken abzugrenzen.

Die Stadtverwaltung hat eine Gemeinderatsvorlage herausgebracht, in der Unterstützungsmöglichkeiten gegenüber dem Car-Sharing in Freiburg beschrieben werden (Drucksache VK 03001 vom 29.01.2003). Diese wurde in öffentlicher Sitzung im Februar 2003 vom Verkehrsausschuss behandelt und zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die bereits laufenden Verhandlungen zur Ausweisung weiterer Car-Sharing-Stellplätze in den Parkhäusern des Stadtteils sind von dem Maßnahmenvorschlag unberührt und sollten fortgeführt werden. Für die Akzeptanz ist es allerdings erforderlich, dass diese auf privatrechtlicher Basis zu vereinbarende Stellplatzanmietung in einer gut zugänglichen Lage zum Eingangsbereich erfolgen sollte

Maßnahmenpotenzial

Aus den Ergebnissen der Bewohnerbefragung geht hervor, dass in 39 % der antwortenden Haushalte ein oder mehrere Personen Mitglied einer offiziellen Car-Sharing-Organisation sind (95 von gesamt 245 Haushalte mit 150 Mitgliedern). Zusätzlich sind 27 Personen Mitglied einer privat organisierten Autogemeinschaft. Diese bundesweit außerordentlich hohe Konzentration von Car-Sharing-Nutzern in einem Stadtteil zeigt das große Nachfrage- und Entlastungspotenzial von Car-Sharing im Vauban, das vermutlich auch bei den weiteren Zuzüglern in den Stadtteil anhalten wird. Die Maßnahme trägt neben dem beabsichtigten Werbe- und Komforteffekt für das Car-Sharing auch zur Kundenbindung der Car-Sharing-Anbieter bei.

4.2 Persönliche Mobilitätsberatung im Stadtteil

Neben den oben beschriebenen elektronischen Informationsmöglichkeiten wäre es empfehlenswert, eine persönliche Mobilitätsberatung im Stadtteil einzurichten. Dies ist jedoch, wenn sie den Mindestqualitätsstandards einer professionellen Mobilitätszentrale entsprechen soll, mit hohen Kosten verbunden. Eine innerhalb des Stadtteils finanzierte Mobilitätszentrale scheidet deshalb nach unserer Ansicht aus. Dies zeigen auch die Schwierigkeiten der zentralen Fahrradstation und Mobilitätszentrale mobile am Hauptbahnhof, eine gesicherte Finanzierung für eine hauptamtliche Mobilitätszentrale mit integrierten Mobilitätsdienstleistungen aufzustellen.

Als kontinuierlich auftretende Kostenfaktoren einer Mobilitätsberatung/Mobilitätszentrale, denen aus Mobilitätsdienstleistungen nur geringe Einnahmen gegenüberstehen, sind übersichtlich zu rechnen:

- Personalkosten, mindestens eine ganze Stelle über das Jahr gesehen, etwa 40.000 Euro pro Jahr,
- Mietkosten für ein Ladenbüro oder einen Anteil an einem Ladenbüro, mindestens 20 qm Flächenanteil, etwa 3.000 Euro pro Jahr
- Sachkosten, insbesondere EDV- und Telefonkosten, etwa 5.000 Euro pro Jahr
- Kosten für Marketingaktivitäten und Öffentlichkeitsarbeit, Kosten abhängig von Aktivität und Aufwand.

Zusätzlich kommen Kosten für die Erstausrüstung des Ladenlokals hinzu.

Folgende Möglichkeiten, dennoch eine Mobilitätsberatung im Stadtteil anzubieten, werden zur Zeit gesehen:

1. Zusammenarbeit mit der Freiburger Verkehrs AG (VAG), die – auch zeitweise – eine Beratung im Stadtteil anbietet,
2. Zusammenarbeit mit der Freiburger Autogemeinschaft (FAG) in einer von der FAG betriebenen Stadtteilniederlassung,
3. Zusammenlegen verschiedenster Funktionen und Dienstleistungen in einer Stadtteilagentur.

Maßnahmenpotenzial

Die Bewohnerbefragung hat folgende Daten zur Nutzung elektronischer Medien ergeben: 77,4% der Antwortenden nutzen das Internet, 79,5% nutzen das Internet, um sich über Fahr-

planverbindungen oder Tarife zu informieren. 91,9% nutzen das Internet mindestens mehrmals im Monat, es kann also davon ausgegangen werden, dass dieser große Personenkreis Übung im Umgang mit elektronischen Informationsmedien hat. Die Hälfte der rücksendenden Befragten (52,7%) hat den Internetzugang zu Hause, das heißt im Stadtteil Vauban.

Aus diesen Befragungsergebnissen kann geschlossen werden, dass der weitaus größte Teil der Bewohner des Stadtteils sich tendenziell selbständig über die vorhandenen Mobilitätsangebote informieren kann, eine persönliche Beratungsnotwendigkeit auf folgende Bevölkerungsgruppen und Situationen beschränkt ist:

- Bewohneranteil ohne Internetnutzung überhaupt (22,6% der Antwortenden),
- bei schnell zu beantwortenden Fragestellungen: Bewohneranteil ohne Internetzugang im Stadtteil (mindestens 40% geschätzt),
- schwierigere Fragestellungen, die nicht selbständig am PC beantwortet werden können.

Maßnahmenausgestaltung

Aus den Ergebnissen der Bewohnerbefragung und aus der Sozialstruktur des Stadtteils kann geschlossen werden, dass im Vauban mehr als im Durchschnitt Freiburgs Informationen zu vorhandenen Mobilitätsangeboten selbständig über elektronische Medien beschafft werden. Die Notwendigkeit zu einem persönlichen Beratungsangebot beschränkt sich in der Regel auf schwierige Fragestellungen oder eine kleinere Teilgruppe der Bewohner. Hieraus ergeben sich aus unserer Sicht folgende Schlussfolgerungen für die Umsetzung:

- Es sollte zunächst das Interesse der Verkehrsunternehmen (in erster Linie der VAG) und des Regio-Verkehrsverbundes Freiburg (RVF) an einer Mobilitätsberatungsstelle im Vauban erkundet werden. Diese müsste mit deren eigenem Personal ausgestattet sein.

Aus übergeordneter gesamtstädtischer Sicht sollte jedoch der gemeinsame Betrieb einer integrierten Mobilitätszentrale im mobile am Hauptbahnhof Vorrang haben. Diese sollte von VAG, RVF und eventuell weiteren Verkehrsunternehmen, zusammen mit den bisherigen Betreibern des mobile, professionell und mit mindestens den üblichen Ladenöffnungszeiten unternehmensunabhängig Informationen zu allen Mobilitätsangeboten der Region vermitteln und Träger eines kommunalen Mobilitätsmanagements sein. Es wird als unrealistisch angesehen, dass VAG oder RVF sich in nächster Zeit über ein wünschenswertes Engagement am mobile hinaus an weiteren Beratungsprojekten beteiligen werden. Insofern ist der Vorschlag so zu verstehen, dass eine Chance mit geringer Wahrscheinlichkeit nicht aus Unkenntnis gegenseitiger Interessen verpasst werden sollte.

- Größere Realisierungschancen werden einer Zusammenarbeit mit der FAG eingeräumt, falls diese im Vauban eine personalbesetzte Niederlassung einrichten würde. Dann könnte in diesem Büro ein PC mit den einschlägigen mobilitätsbezogenen Informationsprogrammen aufgestellt werden, der von den Bewohnern des Stadtteils selbständig genutzt werden könnte. Das Personal der FAG würde lediglich eine Aufsichtsfunktion übernehmen und PC-unkundigen Personen bei einfacheren Fragestellungen helfen. Schwierige Fragestellungen müssten voraussichtlich an die Mobilitätszentrale mobile verwiesen werden bzw. in telefonischer Zusammenarbeit mit dieser beantwortet werden.
- Als weitere Realisierungsmöglichkeit wird eine Mobilitätsberatung in der Angebotsqualität wie bei der FAG-Variante gesehen, die im Rahmen einer Stadtteilagentur eingerichtet würde. Diese Stadtteilagentur würde Dienstleistungen im Stadtteil anbieten, die nicht und nur beschränkt aus Mobilitätserfordernissen erwachsen. Voraussetzung dieser Variante wäre, dass die Dienstleistungen der Stadtteilagentur eine tragfähige finanzielle Basis für die Bereitstellung der notwendigen Personal- und Sachkosten bilden. Alternativ käme hier-

für auch ein Internetcafe in Frage, dessen Betreiber ein gewisses Interesse und Verständnis für Mobilitätsfragen mitbringen.

4.3 Hol- und Bringservice der Einzelhändler für die Bewohner des Stadtteils

Hol- und Bringdienste unterstützen das Einkaufen ohne Pkw. Sie tragen zur Kaufkraftbindung im Stadtteil bei und unterstützen von daher den Einzelhandel im Wohnumfeld. Den Einkaufenden erleichtern sie ihre Tätigkeit und ermöglichen eine bessere Integration des Einkaufens in die Sachzwänge komplexer Wegeketten.

Es gibt bereits heute Lieferdienste des Einzelhandels im Stadtteil. Der HL-Markt am Eingang des Stadtteils bietet die kostenfreie Hauslieferung von Waren ab einem Wert von 25 Euro an.

Zur Zeit laufen Gespräche zwischen der Aktionsgemeinschaft Handel und Gewerbe „z’Friburg in der Stadt“, die sich als Interessensvertretung des Einzelhandels in der Freiburger Innenstadt versteht, und den Umwelt- und Verkehrsverbänden. Das Öko-Institut ist auch an diesen Gesprächen beteiligt. Ein Schwerpunkt dieser Gespräche ist der Versuch, ein kostengünstiges und finanzierbares Konzept für einen zentralen Lieferservice der Innenstadtgeschäfte zu erarbeiten. In diesen Gesprächen wurde von Seiten der Aktionsgemeinschaft auch das Interesse artikuliert, Kunden in einzelnen Stadtteilen konzentriert anzusprechen. Dieses könnte, sofern sich eine Möglichkeit für einen zentralen Lieferservice aus der Innenstadt abzeichnet, als Interesse für eine bilaterale Zusammenarbeit zwischen dem Stadtteil Vauban und den Geschäften der Innenstadt interpretiert werden, in Ergänzung des nähräumlichen Lieferservice.

Maßnahmengestaltung

Als ersten Schritt einer Strategie zur Förderung weiterer Hol- und Bringdienste durch die Geschäfte im Umfeld des Stadtteils bzw. von Geschäften, die den Stadtteil beliefern, sollte ein gemeinsames Logo entworfen werden. Dieses Logo dient als Erkennungsmarke im Eingangsbereich der teilnehmenden Geschäfte und gleichzeitig als Überzeugungsinstrument gegenüber den autofahrenden Einkaufenden.

Gleichzeitig sollte eine möglichst vollständige Liste aller lieferbereiten Geschäfte im Stadtteil und seinem Umfeld veröffentlicht werden. In dieser Liste werden auch die Lieferbedingungen und Tarife der Dienste aufgelistet. Diese Liste sollte als Teil des Mobilitätshandbuchs kontinuierlich aktualisiert werden. In Zusammenarbeit mit dem Interessensvertretung der Einzelhändler in der Innenstadt „z’Friburg in der Stadt“ sollte diese Auflistung auch um die lieferbereiten Geschäfte der Innenstadt vervollständigt werden.

Als weitere Ausbaustufe ist eventuell der Aufbau eines zentralen Lieferservices für den Stadtteil anzusehen, wobei Trägerschaft und Initiative entweder beim Forum Vauban, bei einer Stadtteilagentur zusammen mit weiteren Aufgabenbereichen oder bei einem privaten Unternehmen liegen könnten. Auf dieser Ebene ist auch die mögliche Zusammenarbeit zwischen dem Stadtteil und den Innenstadtgeschäften einzuordnen.

Maßnahmenpotenzial

Nach der Bewohnerbefragung erledigen 53,7% der Befragten ihre Einkäufe des täglichen Bedarfs im Stadtteil sowie 24,3% der Großeinkäufe. 17,6% bzw. 17,9% dieser Einkäufe werden in der Innenstadt getätigt. 99% der Einkäufe im Stadtteil werden nichtmotorisiert, also zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt. Zum Einkaufen in die Innenstadt werden das Fahrrad in 66,8% der Fälle und die öffentlichen Verkehrsmittel in 24,1% der Fälle genutzt.

Einkäufe im Gewerbegebiet, welches das am häufigsten genannte Zielgebiet für Großeinkäufe ist, werden zu über 70% mit dem Auto durchgeführt, wobei hierfür auch Car-Sharing-Autos regelmäßig ausgeliehen werden.

4.4 Informationsblatt mit Informationen zu Mobilitätsangeboten im Stadtteil, in Freiburg und der Region

Eine übersichtlich aufgemachte Kurzinformation stellt aktuelle und alltagsrelevante Informationen zu Mobilitätsangeboten und Mobilitätsinformationen zusammen. Diese Kurzinformation wird an die Haushalte im Stadtteil verteilt und möglichst in regelmäßigen Intervallen aktualisiert.

In dieses Handbuch fließen auch die Informationen aus dieser Teilstudie zu Mobilitätsdienstleistungen ein, die für die Alltags- und Freizeitmobilität in Freiburg von Bedeutung sind. Hierzu gehört auch eine Zusammenstellung von mobilitätsrelevanten Internetinformationen und Fahrplanauskunftsprogrammen, wie sie weiter oben ausgeführt sind.

Literatur

Neben den im Text erwähnten Informationsmöglichkeiten über die aufgeführten Internetseiten wird auf folgende Literatur hingewiesen:

Appel, Elke Marion: Wohnprojekt mit Idealen. Internetseite der WBS Training AG: <http://www.hamburg-2010.de/editorial/index.htm> (eingesehen am 12.09.2002)

Beutler, Felix und Jörg Brackmann: Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland. Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit und Ökologie beim Präsidenten des Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin 1999

Bütikofer, Martin: Vernetzungen von Verkehrsangeboten - Voraussetzungen, Strategien, Lösungen. . In: Stadt Münster; Europäische Kommission (Hrsg.) Schnittstellen im Mobilitätsmanagement. Dortmund 2000, S. 99 - 102

BUND 2002: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Berlin: Einkaufen ohne Auto – ein praktischer Ratgeber. Internetseite: <http://www.bund-berlin.de/bundthemen/verkehr/einkaufen.shtml> (eingesehen am 13.05.2002)

Choice Mobilitätsproviding GmbH: Internetinformation (eingesehen am 07.05.2002) <http://www.choice.de/pwl/pages.php?page=Die+BVG-Metrocard>

DB Rent GmbH: Call a Bike von DB Rent – Informationen, Service, Tarife. Faltblatt. München 2001

Diez, Willi; Frick, Siegfried; Reindl, Stefan: Kilometer-Leasing als innovative Mobilitätsdienstleistung. In: Internationales Verkehrswesen (51) 9/1999, S. 383 - 386

Eisele, Axel: Citylogistik und Citymarketing in Nürnberg: ISOLDE bringt's. In: Stadt Münster; Europäische Kommission (Hrsg.) Schnittstellen im Mobilitätsmanagement. Dortmund 2000, S. 121 – 122

Freudenau, Henrik: Vom Wohnungsanbieter zum Mobilitätsdienstleister. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Forschungsbereich Verkehr (Hrsg.): Autoarme Stadtquartiere, Rundbrief Nr. 11/März 1998, S. 11 - 17

Holling, Ruth: Mobilitätsdienstleistung „Kilometer-Leasing von Volkswagen“. Vortragsmanuskript im Rahmen der Tagung „Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere“ von Öko-Institut e.V. und Bauhaus-Universität Weimar am 20.09.2000 in Tübingen

Holm, Birger; Demann, Marion: Pilotprojekt stadtmobil Dresden - Quantensprung für Kooperationen zwischen Car-Sharing und öffentlichem Verkehr in Deutschland. In: Stadt Münster; Europäische Kommission (Hrsg.) Schnittstellen im Mobilitätsmanagement. Dortmund 2000, S. 94 – 98

Huwer, Ulrike: Pilotstudie zur Modellierung einer Schnittstelle zwischen ÖPNV und CarSharing. FE-Nr.70-621/2000, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Universität Kaiserslautern. Kaiserslautern 2002

- ILS 1997: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Forschungsbereich Verkehr (Hrsg.): WOHN MOBIL oder Mobilität ohne Auto als Marketinginstrument. In: Autoarme Stadtquartiere, Rundbrief Nr. 7/April 1997, S. 20 - 23
- Knie, Andreas; Koch, Bernd; Lübke, Rolf: Das Carsharing-Konzept der Deutschen Bahn AG. In: Internationales Verkehrswesen (54) 3/2002, S. 97 - 100
- Kreis Stormarn, Der Landrat (Hrsg.): Agenda 21-Projekte der Städte und Gemeinden im Kreis Stormarn. Bad Oldeslohe 2000
- Krietemeyer, Hartmut: Auswirkungen von Car-Sharing auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen. In: Der Nahverkehr (15) 9/1997, S. 14
- Krietemeyer, Hartmut: MVV und Car-Sharing. Auswirkungen der Marketing-Kooperation zwischen dem MVV und der Car-Sharing-Organisation STATTTAUTO München. Unveröffentlichtes Vortragsmanuskript auf CD-ROM anlässlich des Workshops „Car-Sharing im Diskurs“ am 24.02.2003, mooses-Projekt
- Mobility CarSharing Schweiz (Hrsg.): Geschäftsbericht 2000. Luzern 2001
- Müller, Guido; Endemann, Peter: Neue Potenziale für das „mobile Heim“. Wie man Mobilitätsmanagement und Siedlungsentwicklung verknüpft. In: Forschungsgesellschaft Mobilität (Hrsg.): Tagungsband der 4. Europäischen Konferenz über Mobilitätsmanagement „Mobilitätsmanagement - Grenzen überschreiten und Regionen erschließen“. 17.-19. Mai 2000 Bregenz. Graz, Schwarach 2000. S. 231-236.
- MUV 1997: Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden Württemberg (Hrsg.): Kommunales Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung. Beispiele aus dem Modellprojekt „mobiles Schopfheim“. Stuttgart 1997
- Prange, Martin; Warszewa, Günter: Arbeit und nachhaltige Stadtentwicklung - das Handlungsfeld lokale Ökonomie. Veröffentlichungsreihe der Querschnittsgruppe Arbeit und Ökologie beim Präsidenten des Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin 2000
- Röhrleef, Martin: Car-Sharing und Konzepte der kombinierten Mobilität von ÖV und IV. In: Apel, Dieter et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Heidelberg, 28. Ergänzungslieferung 08/2001 (Beitrag 3.3.6.2)
- Roider, Oliver; Meschik, Michael; Sammer, Gerd: ICARO – ein EU-Forschungsprojekt – am Beispiel „Fahrgemeinschaften in Salzburg“. In: Stadt Münster; Europäische Kommission (Hrsg.) Schnittstellen im Mobilitätsmanagement. Dortmund 2000, S. 108 – 111
- Schad, Helmut: Markt- und Potentialanalyse neuer integrierter Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland. Untersuchung der Prognos AG im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie. Kurzbericht. Basel 1998
- Vonarburg, Christian; Tschannen-Suess, Monika: Mobility CarSharing – der schweizerische Standard erobert Europa. In: Stadt Münster; Europäische Kommission (Hrsg.) Schnittstellen im Mobilitätsmanagement. Dortmund 2000, S. 103 – 107
- Wilke, Georg; Diaz-Bone, Harald; Hüsing, Martin; Köhn, Ady: CombiCar – Ein innovatives Konzept für die Kooperation von Car-Sharing und ÖPNV. Machbarkeitsstudie. Wuppertal 2000

Wilke, Georg: Mobilitätsdienstleistung CombiCar. Innovative Kooperation von Car-Sharing und ÖPNV. In: Internationales Verkehrswesen (53) 5/2001. S. 207-211