

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn
Geographisches Institut

Exposé Bachelorarbeit

Etablierung von Carsharing im ländlichen Raum

-

Eine Analyse zu Herausforderungen und Potenzialen
am Beispiel der Stadt Overath

Betreuer: Prof. Dr. Claus-Christian Wiegandt

Beginn: 8. April

Datum: 21. Februar 2019

Student: Jonathan Braunschneider

Mail: s6jnbrau@uni-bonn.de

Matrikelnummer: 2969314

Inhaltsverzeichnis

Problemstellung	3
Carsharing in Overath.....	3
Zielsetzung und Erkenntnisinteresse	4
Forschungsstand und theoretische Grundlage	5
Konzept / Methodik	7
Eigene Motivationen	8
Vorläufige Literaturliste	9
Im Exposé verwendete Literatur	10

Problemstellung

Der Wunsch des Menschen mobil zu sein, um sich zu versorgen, zu arbeiten oder Freizeitaktivitäten nachzugehen, führt häufig zu Konflikten. Gerade im ländlichen Raum ist, auf Grund des nur mangelhaft ausgebauten ÖPNV, eine Fortbewegung durch den motorisierten Individualverkehr notwendig. Dies bringt soziale, ökonomische und ökologische Nachteile mit sich. Finanziell schwächere Haushalte können sich häufig kein eigenes Fahrzeug leisten und sind auf den ÖPNV angewiesen. Dies führt zu Benachteiligungen, die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben wird eingeschränkt. Aber auch ökonomisch bedeutet der Besitz eines eigenen Fahrzeuges oder Zweit- bzw. Drittwagens, eine hohe Belastung. Neben Versicherungen, Steuern, Kraftstoffkosten etc. entsteht durch die zumeist geringe Auslastung der Fahrzeuge ein weiterer ökonomischer Nachteil. Die Produktion dieser Fahrzeuge, die nur in Einzelfällen genutzt werden, ist eine hohe ökologische Belastung.

Das System des Carsharings kann hier in verschiedenen Hinsichten eingreifen und entlastend wirken.

Carsharing in Overath

Aufgrund regelmäßig überschrittener Stickoxidgrenzwerte, einem von der Bevölkerung geforderten Ausbau der Mobilität und Initiativen aus der Bürgerschaft heraus, ist das Thema des Carsharings in Overath aufgetreten. Overath ist eine mittlere kreisangehörige Stadt im Rheinisch-Bergischen Kreis im Süden des Landes Nordrhein-Westfalen mit etwa 27.000 Einwohnern. Die Flächengemeinde Overath besteht aus sieben Stadtteilen auf einer Fläche von ca. 68 km². Durch die ländlichen Strukturen und der Konzentration der Bevölkerung auf die einzelnen Stadtteile ist es schwierig, einen flächendeckenden ÖPNV zu installieren. Das System des stationären Carsharings kann hierbei Abhilfe leisten. Es soll die Bevölkerung animieren, auf Zweit- bzw. Drittwagen zu verzichten und gleichzeitig die Mobilität für alle sicherstellen. Weiter soll durch die Einführung von E-Fahrzeugen in die Fahrzeugflotte saubere Mobilität für alle leistbar gemacht werden.

Zielsetzung und Erkenntnisinteresse

Das Ziel dieser Arbeit ist es, die bestehenden Herausforderungen und das existierende Potenzial von stationärem Carsharing im ländlichen Raum herauszuarbeiten. Dies soll am Beispiel der Stadt Overath untersucht werden.

Dabei sollen Daten, Kriterien und Informationen gewonnen werden, auf Basis derer Akteure in Overath und anderen Kommunen abschätzen können, ob sie Carsharing-Systeme etablieren können. Hierbei soll zum einen die Sichtweise der Bürger herausgearbeitet werden, zum anderen die der Verwaltungen, Planung, Politik und Experten.

Forschungsstand und theoretische Grundlage

Carsharing ist seit den 1980er Jahren als Mobilitätsangebot zu beobachten, die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Thema begann aber erst in den 1990er Jahren (SCHWEIG ET AL. 2004, S. 14).

Der Fokus in den wissenschaftlichen Arbeiten, die sich mit diesem relativ jungen Forschungsgebiet auseinandersetzen, ist vielfältig. Häufig liegt er auf einer Analyse der Carsharing-NutzerInnen im Hinblick z.B. auf sozioökonomische Merkmale, Motive und Mobilitätsverhalten. Eine bedeutsame Studie, die häufig zitiert wird, stammt aus dem Jahre 1994 von BAUM & PESCH. Diese kommt in einer Befragung von deutschen Carsharing-NutzerInnen zu dem Ergebnis, dass Umweltschutzaspekte mit beinahe 71% der häufigste Grund für den Beitritt zu einer Carsharing-Organisation sind (BAUM & PESCH 1994, S. 87). Später durchgeführte Studien belegen jedoch, dass sich diese Motive geändert haben, vgl. BEHRENDT & SAKHDARI (2000). Nach diesen Studien ist das häufigste Motiv für die Nutzung von Carsharing ökonomische Vorteile (BEHRENDT & SAKHDARI 2000, S. 15).

Neben den Motiven wurde auch die Struktur der Carsharing NutzerInnen untersucht. MUHEIM (1998) kommt in einer Studie zu dem Ergebnis, dass Carsharing-KundInnen zumeist jung, männlich sowie gut ausgebildet sind und in Kernstädten wohnen. (Muheim 1998, S. 51). Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt eine neuere Studie vom AUTOMOTIVE INSTITUTE FOR MANAGMENT (2013).

Weitere Studien setzen sich mit den ökologischen Entlastungswirkungen von Carsharing auseinander. BEHRENDT & SAKHDARI (2000) analysieren bestehende Studien zu den ökologischen Auswirkungen von Carsharing. Diese Studien weisen Übereinstimmungen darin auf, dass durch Carsharing eine entlastende Wirkung auf den Verkehr und die Umwelt entsteht. Als Gründe werden die vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, häufigeres Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen der NutzerInnen angeführt. Daneben werden die mit einem PKW zurückgelegten Kilometer reduziert (BEHRENDT & SAKHDARI 2000, S. 42).

Neben den bereits erwähnten Aspekten haben sich Studien mit dem Marktpotenzial von Carsharing beschäftigt. Die oben bereits genannte, etwas ältere Studie von BAUM & PESCH (1994) berechnet das Marktpotenzial für Deutschland. Dabei werden unterschiedliche Abgrenzungskriterien herangezogen, die zu unterschiedlichen Ergebnissen führen. Es wird aber mindestens ein Marktpotenzial von 2,45 Mio. FührerscheinbesitzerInnen prognostiziert (BAUM & PESCH 1994 Als Abgrenzungskriterium für das

errechnete Marktpotenzial beschreiben die Autoren den Wohnsitz der Verkehrsteilnehmer in städtischen Ballungsgebieten. Nach ihnen muss, damit Carsharing als Alternative zum eigenen PKW eingesetzt werden kann, eine bestimmte Mindestbevölkerungsdichte und ein ausreichendes Nahverkehrsnetz vorhanden sein (BAUM & PESCH 1994, S. 11). Nach BAUM & PESCH (1994) zufolge ist Carsharing im ländlichen Raum also weniger geeignet. Fallbeispiele, etwa aus der Schweiz oder Deutschland, zeigen jedoch, dass Carsharing auch im ländlichen Raum erfolgreich betrieben werden kann. Zum Thema „Carsharing im ländlichen Raum“ existieren bisher nur wenige wissenschaftliche Arbeiten. Eine ist die Studie von RAABE ET AL. (2001). Die Autoren untersuchen in dieser die Übertragbarkeit von Carsharing-Konzepten aus Ballungsräumen auf die Fläche. Neben einer positiven Einschätzung der Erfolgsaussichten kommt die Studie jedoch zu dem Ergebnis, dass ausreichende Kenntnisse fehlen, um bewerten zu können, ob Carsharing in der Fläche marktfähig ist (RAABE ET AL. 2001, S. 159). Eine weitere Studie des Öko-Instituts Deutschlands kommt im Jahr 2004 zu dem Schluss, dass Carsharing in Orten unter 20.000 Einwohnern unter den dortigen gegebenen Rahmenbedingungen schwierig ist (LOOSE ET AL. 2004, S. 101). SCHWEIG ET AL. (2004) beschäftigen sich in ihrer Studie mit Carsharing in mittleren Gemeinden (20.000 - 100.00 Einwohner) und kleinen Gemeinden (unter 20.000 Einwohner). Die Autoren möchten dabei mit ihrer Arbeit eine Grundlage erarbeiten, um kleinen und mittleren Gemeinden beim Aufbau eines Carsharing-Systems zu helfen. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass Carsharing grundsätzlich in diesen Gemeinden umsetzbar ist, aber mehr Zeit benötigt als in Ballungsräumen. Dieses Potenzial wird jedoch bisher nicht oder nur wenig genutzt, weswegen sie den weiteren Forschungsbedarf zu Carsharing im ländlichen Raum betonen (SCHWEIG ET AL. 2004). Ein weiterer Forschungsschwerpunkt liegt häufig auf der Untersuchung von bereits eingeführten Carsharing-Systemen im ländlichen Raum und den Ursachen, warum diese erfolgreich waren oder gescheitert sind.

Konzept / Methodik

Im Rahmen dieser Arbeit soll die „Etablierung von Carsharing im ländlichen Raum“ untersucht werden, wobei eine „Analyse zu Herausforderungen und Potenzialen am Beispiel der Stadt Overath“ stattfinden soll. Dabei sollen die folgenden Fragestellungen leitend sein:

- Welches System (Stationär vs. Free-floating) bietet sich im ländlichen Raum an?
- Wie können die Verwaltung und die Politik (die Einführung von) Carsharing unterstützen?
- Welche Faktoren beeinflussen die Standortwahl für die Fahrzeuge?
- Welche Anforderungen hat die Bevölkerung an das Carsharing-System?
- Welche Strukturen müssen für den Aufbau eines solchen System gegeben sein?
- Welche Maßnahmen sind notwendig, damit die Bevölkerung erreicht wird?

Die Forschungsfragen sollen mithilfe eines Methodenmixes beantwortet werden.

Zum einen ist dies die Auswertung einer quantitativen Umfrage unter den Overather Bürgern in Kooperation mit der lokalen Carsharing-Initiative. Bei einer Online-Umfrage wurden die Bürger zu mehreren Punkten bezüglich ihres Mobilitätsverhaltens, Anforderungen an Carsharing etc. befragt. Die Ergebnisse sollen einen Erkenntnisgewinn darüber darstellen, inwiefern die Bürger bereit sind, Carsharing-Systeme zu nutzen und unter welchen Bedingungen dies geschehen könnte.

Zum anderen sollen qualitative Methoden in Form von leitfadengestützten Experteninterviews angewandt werden. Diese sollen mit Personen von Politik, Verwaltung, Planung und Carsharing-Initiativen geführt werden. Dabei ist es wichtig, dass die Personen sich mit dem Thema in der Vergangenheit bereits auseinandergesetzt haben. In Betracht kommen hier Experten des Bundesverbandes Carsharing e.V., sowie von Planungsbüros und Initiativen, die bereits erfolgreich ein Carsharing-System im ländlichen Raum etabliert haben.

Weiter sollen Personen aus der Verwaltung und Politik in Overath interviewt werden sowie die Initiatoren der lokalen Carsharing-Organisation CarCom24. Die Expertinnen und Experten sollen dabei ein breites Spektrum abdecken und aus unterschiedlichen Handlungsfeldern stammen.

Die Interviews werden qualitativ mithilfe einer Codierung ausgewertet. Die Interviews sollen einzeln analysiert, aber auch miteinander und mit der Literatur sowie mit den Ergebnissen der quantitativen Umfrage verglichen werden.

Eine Literaturrecherche wird Hintergrundinformationen liefern, wie etwa den aktuellen Forschungsstand, Definitionen sowie die Funktionsweise von Carsharing.

Eigene Motivationen

Die Motivation für dieses Thema beruht grundlegend auf zwei Punkten:

Zum einen ist dies das persönliche Interesse an alternativen Mobilitätsformen, der Verkehrsgeographie und den Potenzialen des ländlichen Raumes.

Zum anderen finden sich in Overath viele Mängel in der verkehrlichen Situation und es existiert zurzeit eine Grundsatzdebatte über die vorherrschenden Mobilitätsformen. Dabei entstehen lokale Initiativen zu verschiedenen Projekten, unter anderem auch zum Thema Carsharing. Hierfür soll diese Arbeit einen wissenschaftlichen Ansatz liefern, mit dem die Mobilität in Overath und anderen Kommunen verändert werden kann.

Vorläufige Literaturliste

- AUTOMOTIVE INSTITUTE FOR MANAGEMENT (2013): AIM Carsharing Barometer. Schwerpunkt: Carsharing-Kunden. Oestrich-Winkel. Abrufbar unter: <http://www.aim-eps.de/wp-content/uploads/CS-3-Nutzer.pdf> (letzter Aufruf: 5. Februar 2019)
- BUNDESVERBAND CARSHARING e.V. (2019): Bundesverband Carsharing. Berlin. Abrufbar unter: <https://www.carsharing.de> (letzter Aufruf: 5. Februar 2019)
- CAMBIO MOBILITÄTSSERVICE GMNH & CO KG.(2018): Unternehmensentwicklung. Bremen. Abrufbar unter: https://www.cambio-carsharing.de/cms/carsharing/de/1/cms?cms_knuuid=d67b4eb4-cb15-4f93-9850-fcf1e69fafa6 (letzter Aufruf: 5. Februar 2019)
- GATHER, M, ET AL. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. (Borntreager) Berlin.
- GLOTZ-RICHTER, M. (2012): Car-Sharing – “Car-on-call” for reclaiming street space. In: *Procedia - Social and Behavioral Sciences* Jg. 48. S. 1454–1463.
- GRISCHKAT, S, ET AL. (2014): Potenzial for the reduction of greenhouse gas emissions through the use of mobility services. In: *Transport Policy* Jg. 35. S. 295–303.
- LEISMANN, K., ET AL. (2012): Nutzen statt Besitzen. Auf dem Weg zu einer ressourcenschonenden Konsumkultur. Schriftenreihe Ökologie, H. 27. Berlin.
- LOOSE, W.; M. GLOTZ-RICHTER (2012): Car-Sharing und ÖPNV. Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote; Beiträge zur Verkehrspraxis (ksv-Verl.). Köln.
- MUHEIM, P. (1998): CarSharing - der Schlüssel zur kombinierten Mobilität (Bundesamt für Energie - Energie 2000 Ressort Treibstoffe / Mobilität) Bern.
- PESCH, S. (1996): Car-Sharing als Element einer Lean mobility im PKW-Verkehr. Entlastungspotenziale, gesamtwirtschaftliche Bewertung und Durchsetzungsstrategien. (Fischer) Düsseldorf.
- PETERSEN, M. (1995): Ökonomische Analyse des Car-Sharing (Deutscher Universitätsverlag) Wiesbaden.
- RID, W., ET AL. (2018): Carsharing in Deutschland. Potenziale und Herausforderungen, Geschäftsmodelle und Elektromobilität (Springer Vieweg) Wiesbaden.
- SCHWEDES, O. (2014²): Öffentliche Mobilität. Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (Springer VS) Wiesbaden.
- SHAHEEN, S.; A. COHEN (2013): Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trends. In: *International Journal of Sustainable Transportation* Jg. 7, H. 1. S. 5–34.
- WAPPELHORST, S., ET AL. (2014): Potenzial of Electric Carsharing in Urban and Rural Areas. In: *Transportation Research Procedia*, H. 4, S. 374–386.

Im Exposé verwendete Literatur

AUTOMOTIVE INSTITUTE FOR MANAGEMENT (2013). AIM Carsharing Barometer. Schwerpunkt: Carsharing-Kunden. Oestrich-Winkel. Aufrufbar unter: <http://www.aim-ebs.de/wp-content/uploads/CS-3-Nutzer.pdf> (letzter Abruf: 14. Januar 2019)

BAUM, H., PESCH, S. (1994): Untersuchung der Eignung von Car-Sharing im Hinblick auf Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen. Köln.

BEHRENDT, S., SAKHDARI, F. (2000): Car-Sharing - Nachhaltige Mobilität durch eigentumslose Pkw-Nutzung? Fallstudie im Rahmen des Projektes Eco-Services for Sustainable Development in the European Union. Werkstattbericht Nr. 43

LOOSE, W. ET AL. (2004): Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing. Schlussbericht. Freiburg.

MUHEIM, P. (1998): CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität. Luzern.

RAABE, T. ET AL. (2001): Machbarkeitsstudie zum Forschungsvorhaben Carsharing in der Fläche. Dresden.

SCHWEIG ET AL. (2004): Carsharing in kleinen und mittleren Gemeinden. Ein Handbuch für Initiatoren, Initiativen und Gemeinden. Recklinghausen.