

recherche

zu themen der mobilität

- 1.1. geschichte des parkens in wien
- 1.2. rechtliches zum parken in wien
- 1.5. parken bei einkaufszentren und grossen supermärkten
- 1.6. schanigärten

- 2.2. beispiel new york
- 2.3. beispiel curitiba
- 2.4. beispiel kopenhagen

- 3.1. mobilität
- 3.2. mobilität und soziale aspekten

- 4.1. carsharing österreich
- 4.2. carsharing anderswo
- 4.3. mitfahrgelegenheiten

Geschichtliches zum Parken in Wien

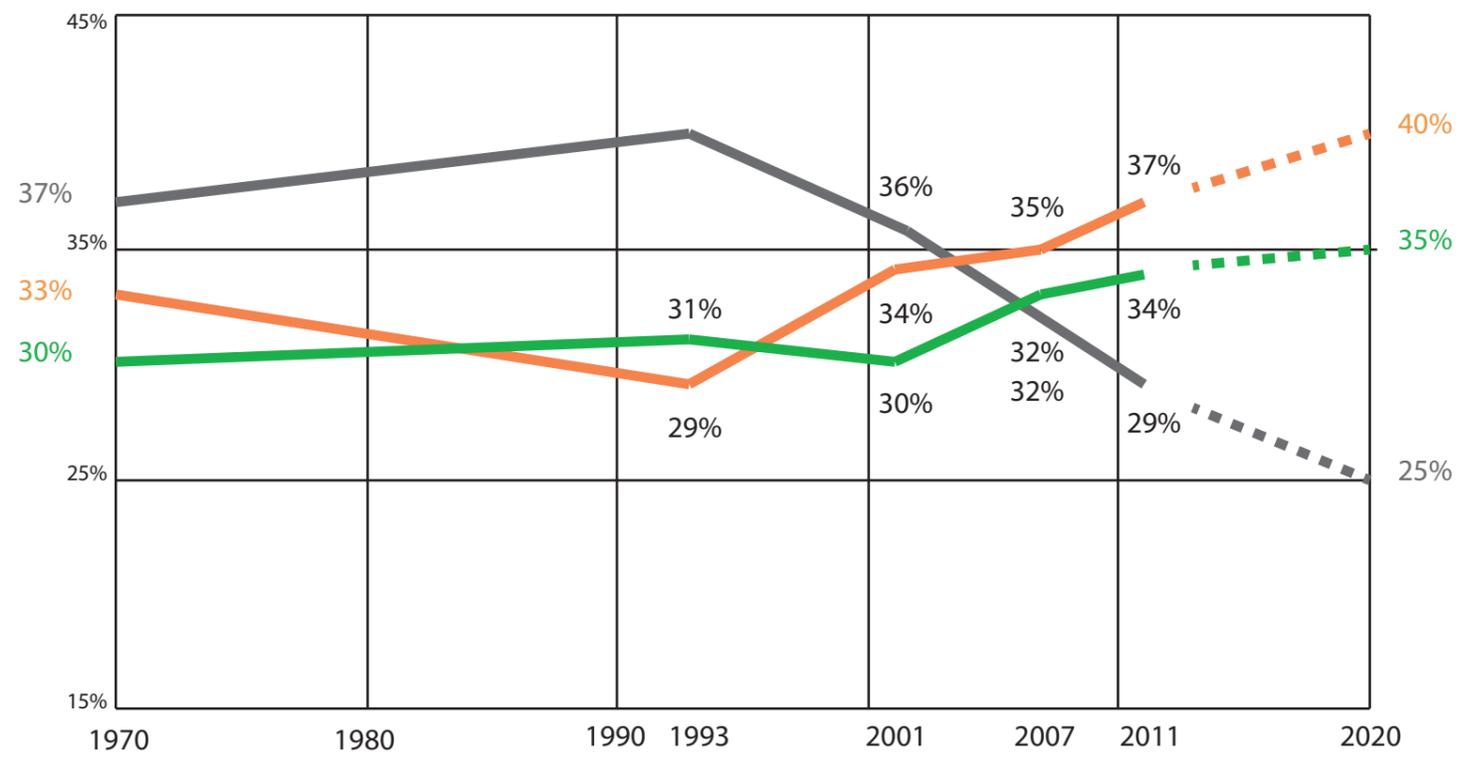
Claudius Bieling Maximilian Birschkus Therese Leick

01 Ausgangslage

02 Entwicklung

03 Verkehrskonzept Wirkung Ziele

01 Ausgangslage



Verkehrsmittelwahl Wien 1970-2020

PKW Verkehr	—
ÖFFENTLICHER VERKEHR	—
FUSS-RAD VERKEHR	—

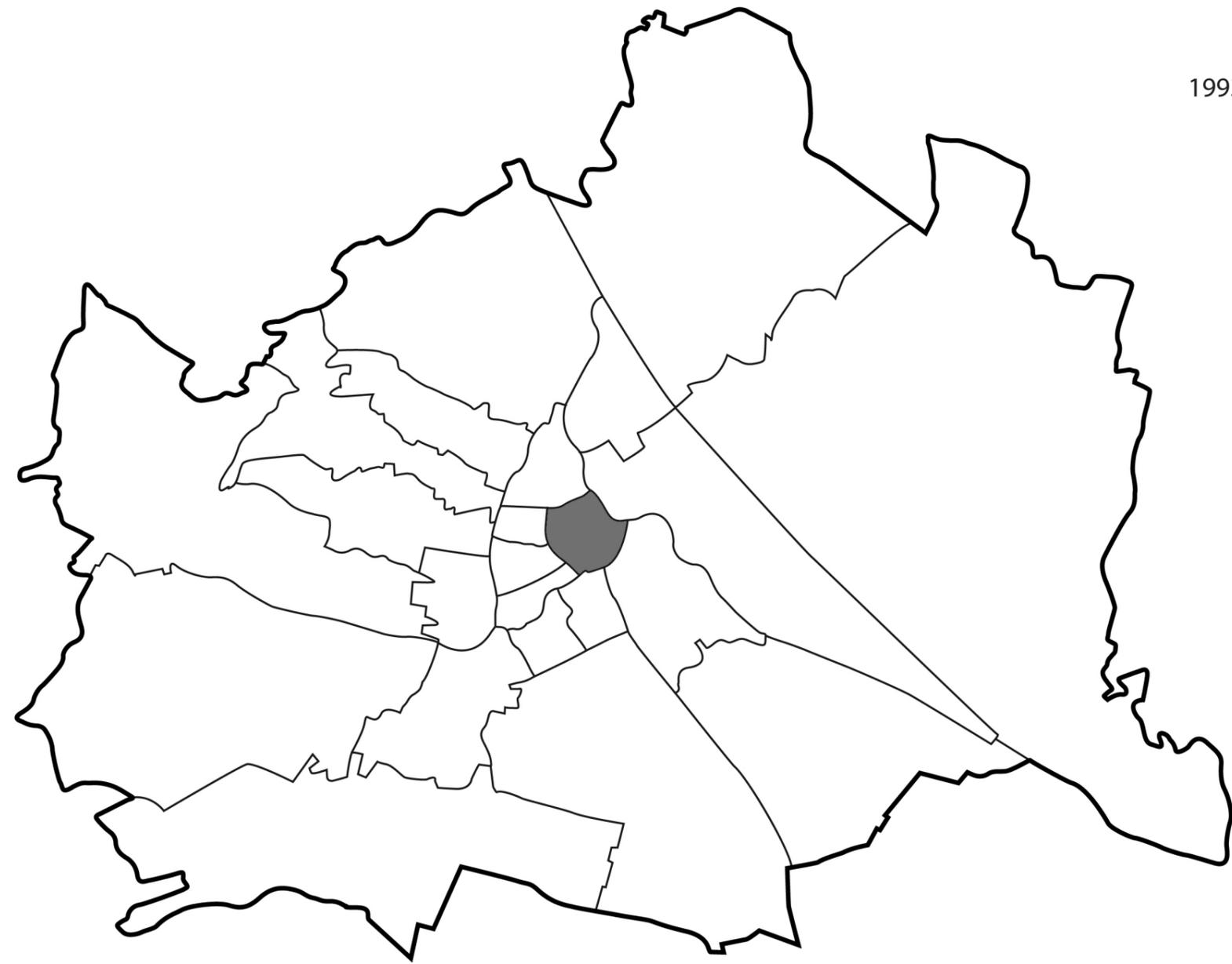








02 Entwicklung



1959

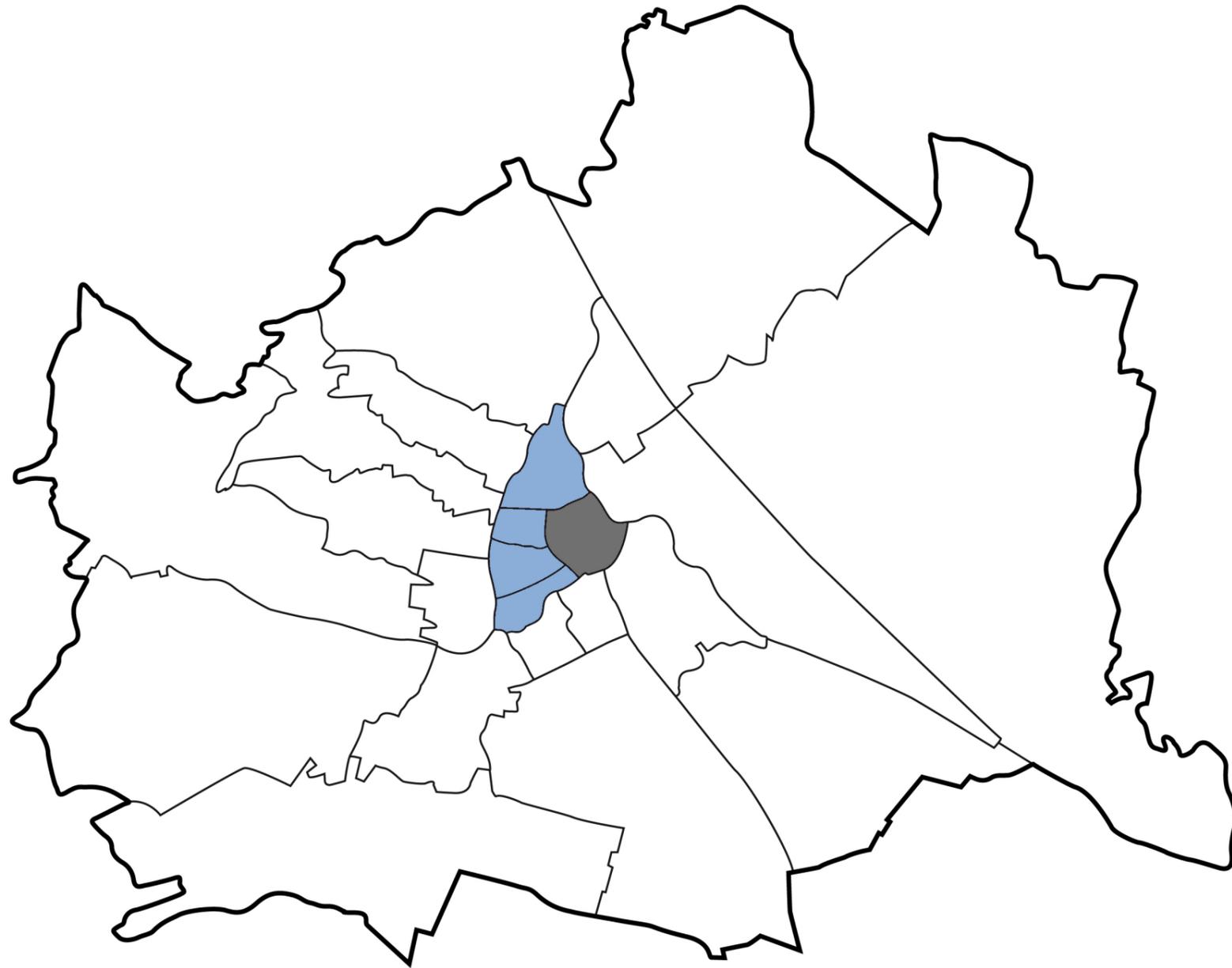
erstmalig Kurzparkzonen im 1. Wiener Bezirk
Beschränkung auf einzelne Bereiche

1993

als Pilotprojekt Ausweitung auf den gesamten 1. Bezirk

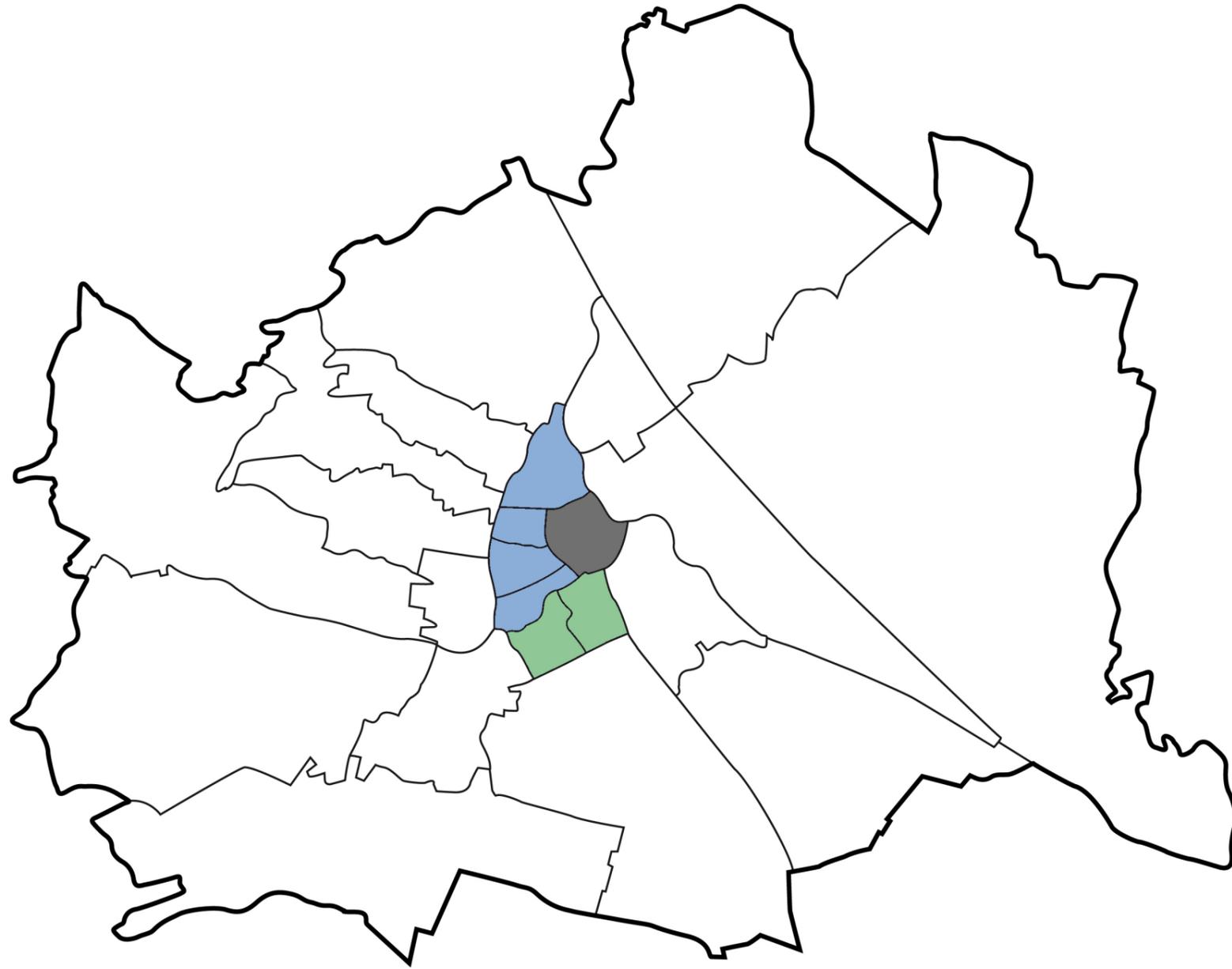
1995

Flächendeckende Ausdehnung auf die Bezirke 6-9



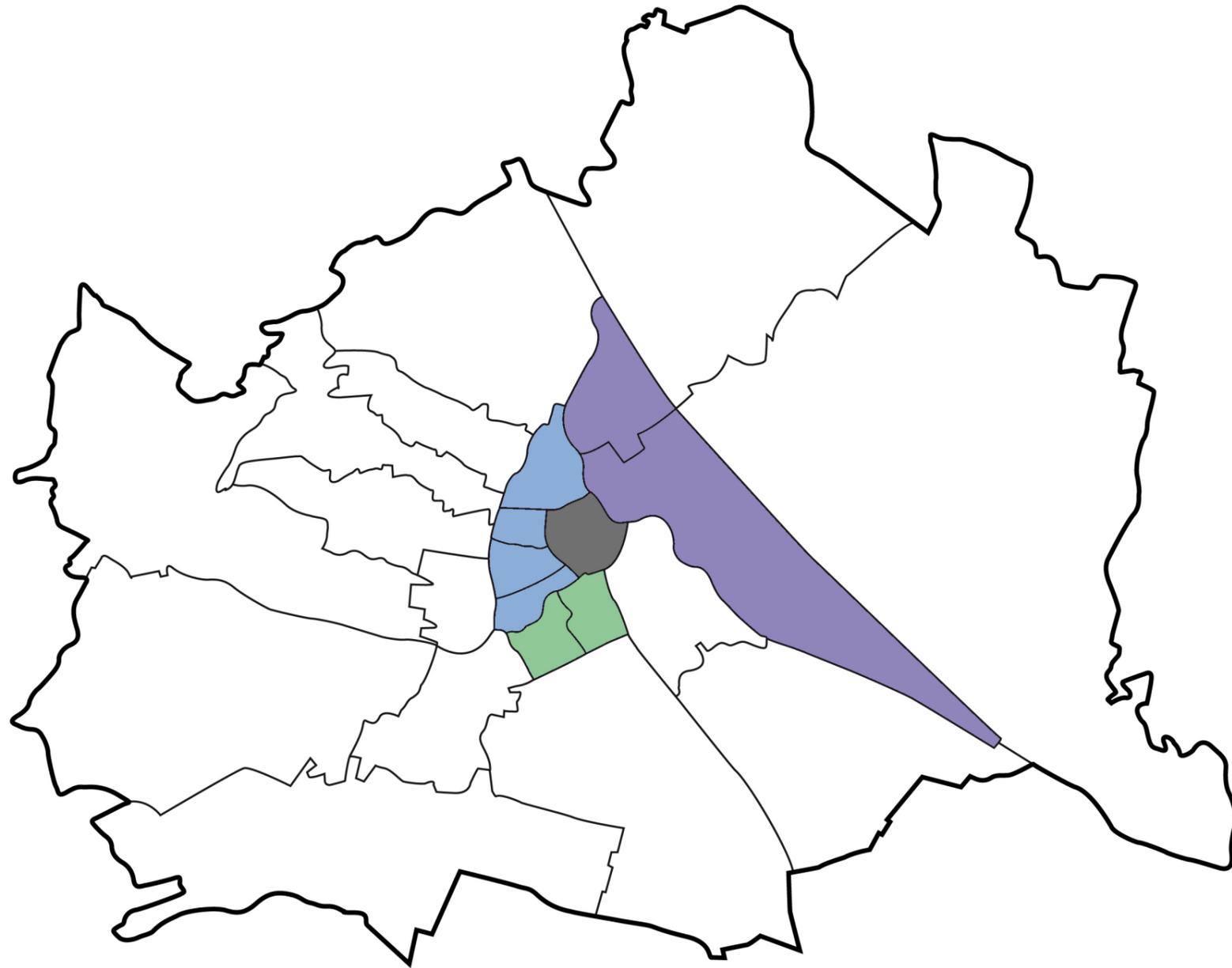
1997

Weitere Ausdehnung auf die Bezirke 4-5



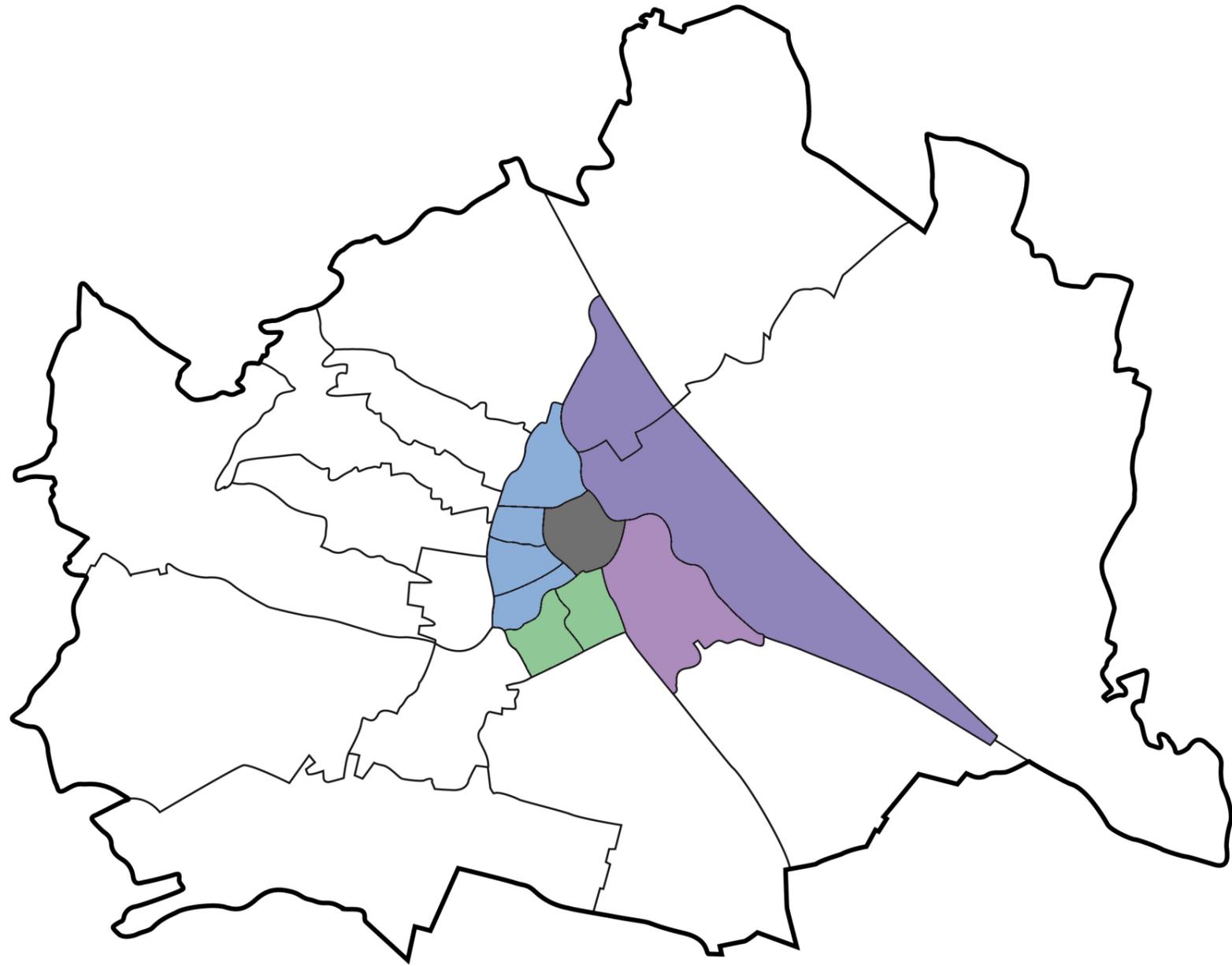
1999

Partielle Ausweitung auf die Bezirke 2 und 20



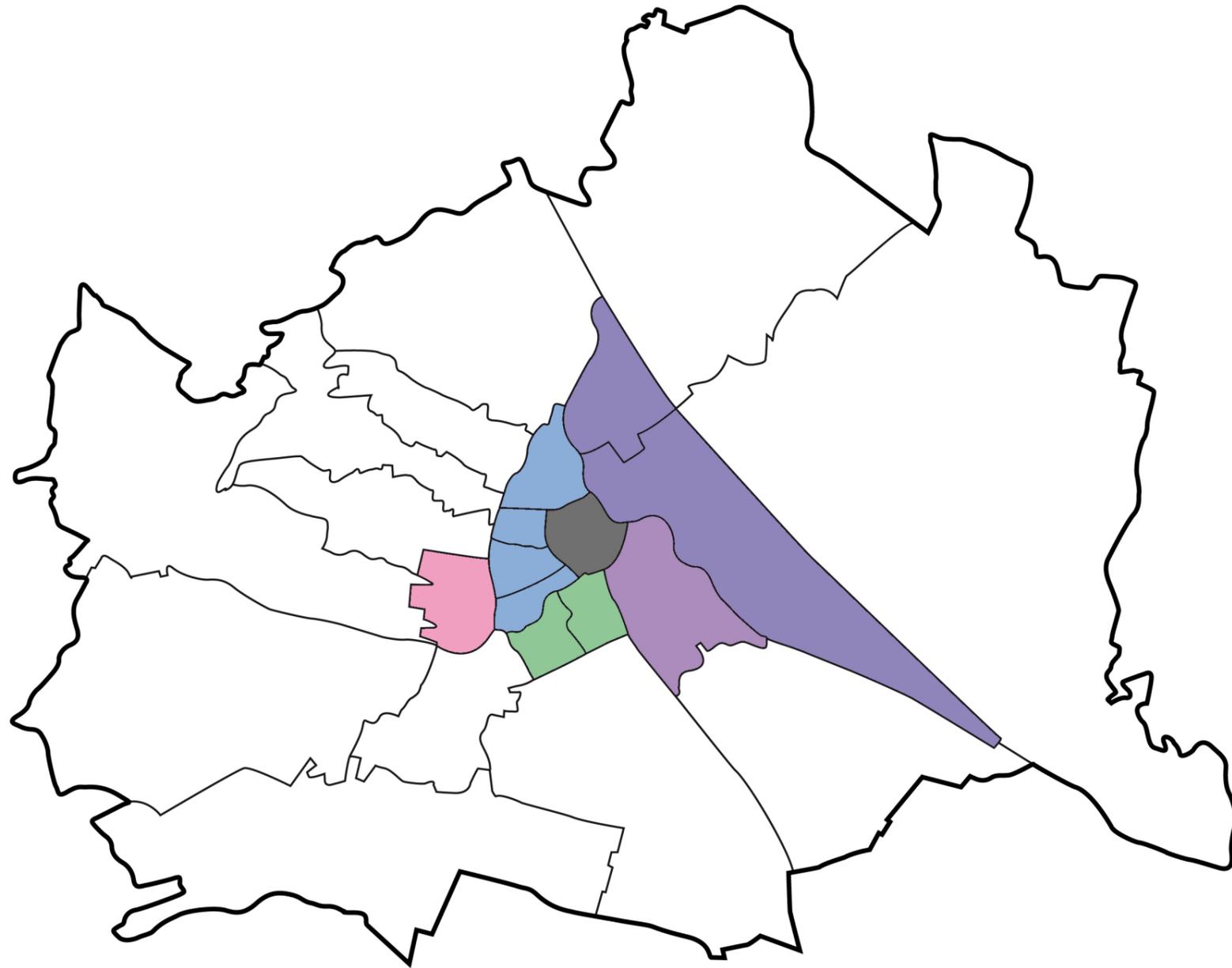
1999

Partielle Ausweitung auf den 3. Bezirk



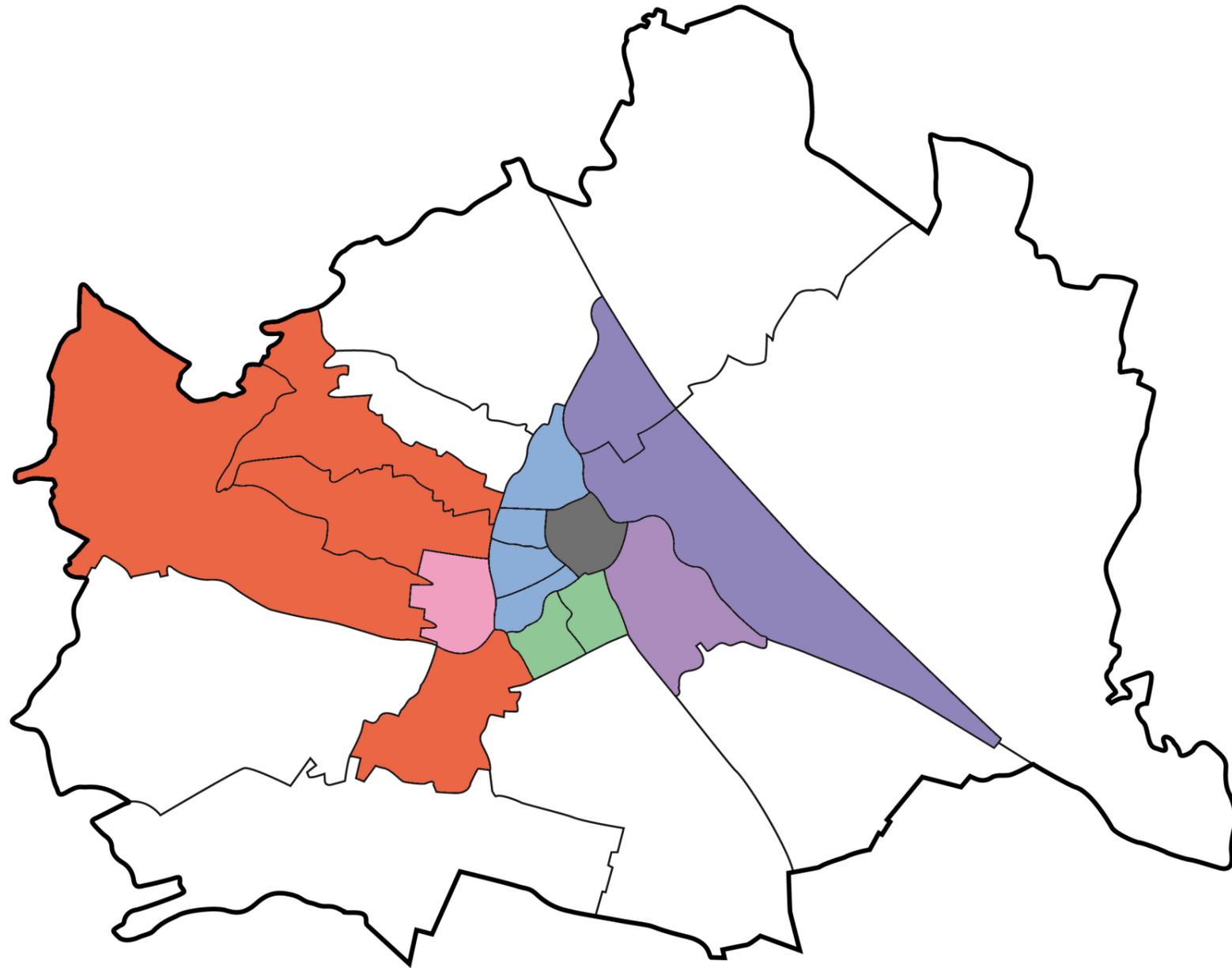
2005

Bereich um die Stadthalle im 15. Bezirk
auch Sa-So und Feiertage gebührenpflichtig



2012

Ausweitung auf Teile des 12., 14., 15., 16., und 17. Bezirks



1975	4	Schilling Stunde
1986	12	Schilling Stunde
2002	0,80 Euro	Stunde
2007	1,20 Euro	Stunde
2012	2,00 Euro	Stunde

Gebührenentwicklung

03 Verkehrskonzept 1994

Parkraumbewirtschaftung Ziele | Wirkung

Ausgangslage

1970 U-bahn

1980 Ankurbelung des öffentlichen Verkehrs

1989 Fall des Eisernen Vorhangs

1995 EU-Beitritt

Umweltprobleme | Kapazitätsengpässe | Bedeutungszuwachs des öffentlichen Raums

Verkehrskonzept 1994

Ziele

Spürbare Verringerung des KFZ Verkehrs bis 2010 (bezogen auf 1990)
CO2 Reduktion
motorisierter Individualverkehr von 37 auf 25 %

Verkehrskonzept 1994

Ziele

Verringerung des Autoverkehrs

Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs

Verbesserung der Parkraumsituation

Verringerung der Umweltbelastungen

Verbesserung der Erreichbarkeit der bewirtschafteten Gebiete

Mehr Platz und höhere Verkehrssicherheit

Einnahmen für die Verbesserung des Stadtverkehrs

Aufwertung des Wohnumfeldes

Parkraumbewirtschaftung

Wirkung

Verringerung Parkplatzsuchzeit

Verringerung der Falschparker

Verlagerung in die Randbezirke

Verbesserung der Umweltsituation

Verbesserung der Lebensqualität in Wien

Verringerung der Verkehrsbelastung

Parkraumbewirtschaftung



<http://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/> (25.04.2014)

Fotos: derstandard.at

Sämtliche Grafiken wurden selbst erstellt.

Quellen

Rechtliches zum Parken in Wien

The screenshot displays a simulation environment for vehicle dynamics. The interface is divided into several sections:

- Control Panel (Left):** Contains various sliders and buttons for controlling the simulation. It includes a legend for "Regler" (Control) and "Ortslinien" (Position Lines). The sliders are labeled with parameters and their current values:
 - Fahren=0,848
 - 0,1 Parklückenlänge=6,7 8
 - 2 Abstand_Heck_Heck=0,87 2
 - 0 Sicherheitsabstand=0,3 1
 - 0 Kreisbogenwinkel=42,5 60
- Control Panel (Right):** Contains sliders for vehicle dimensions and parameters:
 - 5 Wendekreisradius=5 8
 - 0,4 HA_Heck=1 1
 - 1 Breite=1,86 2,5
 - 1,5 HA_Kühler=3,75 5
- 3D View (Bottom):** Shows a top-down view of a parking lot. A purple car is in the middle, maneuvering between a blue car on the left and a green car on the right. Dashed lines and orange arcs illustrate the car's path and turning radius. Two points, M_1 and M_2 , are marked on the ground.
- Bottom Left:** Features the "DYNAGEO" logo and a navigation icon.

§ 23 StVO Halten und Parken

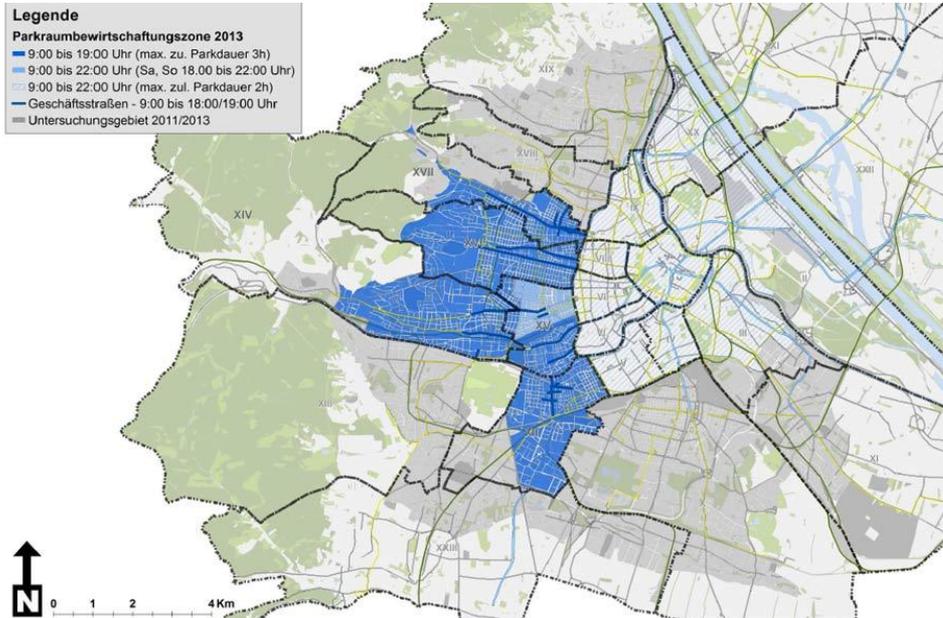
- Der Lenker hat das Fahrzeug zum Halten oder Parken unter Bedachtnahme auf die beste Ausnützung des vorhandenen Platzes so aufzustellen, daß kein Straßenbenützer gefährdet und kein Lenker eines anderen Fahrzeuges am Vorbeifahren oder am Wegfahren gehindert wird.
- Außerhalb von Parkplätzen ist ein Fahrzeug, sofern sich aus Bodenmarkierungen oder Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt, zum Halten oder Parken am Rand der Fahrbahn und parallel zum Fahrbahnrand aufzustellen. Auf Fahrbahnen mit gekennzeichnetem Radfahrstreifen, der kein Mehrzweckstreifen ist, dürfen Fahrzeuge auch parallel zu diesem aufgestellt werden. Einspurige Fahrzeuge sind am Fahrbahnrand platzsparend aufzustellen. Ist auf Grund von Bodenmarkierungen das Aufstellen von Fahrzeugen auf Gehsteigen vorgesehen, so dürfen auf diesen Flächen nur Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 3 500 kg aufgestellt werden.
- In Wohnstraßen und Begegnungszonen ist das Parken von Kraftfahrzeugen nur an den dafür gekennzeichneten Stellen erlaubt.
- Hält der Lenker eines Fahrzeuges vor einer Haus- oder Grundstückseinfahrt, so hat er im Fahrzeug zu verbleiben und hat beim Herannahen eines Fahrzeuges, dessen Lenker die Haus- oder Grundstückseinfahrt benutzen will, die Aus- oder Einfahrt unverzüglich freizumachen.

- Wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird und innerhalb von 50 m ein Halten nach Abs. 2 nicht möglich ist, darf mit Personen- und Kombinationskraftwagen des Taxi-, Mietwagen- und Gästewagen-Gewerbes sowie mit Krankentransportfahrzeugen neben den nach Abs. 2 aufgestellten Fahrzeugen sowie im Bereich von weniger als 5 m vom nächsten Schnittpunkt einander kreuzender Fahrbahnränder außer auf Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten und, wenn deren Benützung nicht durch Lichtzeichen geregelt ist, 5 m vor dem Schutzweg oder der Radfahrerüberfahrt aus der Sicht des ankommenden Verkehrs, zum Aus- oder Einsteigenlassen kurz angehalten werden
- Die Türen eines Fahrzeuges dürfen so lange nicht geöffnet werden und auch nicht geöffnet bleiben, als dadurch andere Straßenbenützer gefährdet oder behindert werden können.
- Bevor der Lenker das Fahrzeug verläßt, hat er es so zu sichern, daß es nicht abrollen kann.
- Unbespannte Fuhrwerke, Anhänger ohne Zugfahrzeug sowie Transportbehälter zur Güterbeförderung (wie Container, Lademulden u. dgl.) dürfen nur während des Beladens oder Entladens auf der Fahrbahn stehengelassen werden, es sei denn, die genannten Fahrzeuge und Behälter können nach der Ladetätigkeit nicht sofort entfernt werden, das Entfernen wäre eine unbillige Wirtschafterschwernis oder es liegen sonstige wichtige Gründe für das Stehenlassen vor. Für das Aufstellen der genannten Fahrzeuge und Behälter gelten die Bestimmungen über das Halten und Parken sinngemäß. Bei unbespannten Fuhrwerken ist die Deichsel abzunehmen oder gesichert in eine solche Stellung zu bringen, daß niemand gefährdet oder behindert wird.

Das Wiener Parkpickerl

(eigentlich: *Ausnahmebewilligung von der Kurzparkzone*)

- ist eine Erlaubnis für Anrainer für das dauerhafte Abstellen eines Kraftfahrzeugs in der flächendeckenden Kurzparkzone.
- Flächendeckende Kurzparkzonen bestehen derzeit für die Wiener Gemeindebezirke 1, 4 bis 9, 15 und 20 in vollem Umfang, zudem gilt die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in weiten Teilen des 2., 3., 12., 14., 16. und 17. Bezirks.
- Von der flächendeckenden Kurzparkzone ausgenommen sind jeweils einige Geschäftsstraßen, für die abweichende Zeiten gelten.



Ein Parkpickerl :

gemäß § 45 Abs. 4 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) kann nur an Personen ausgestellt werden, die in einem der Bezirke mit Parkraumbewirtschaftung (Bezirke 1 bis 9, 12 und 14 bis 17 und 20) ihren Hauptwohnsitz haben, ZulassungsbesitzerInnen oder LeasingnehmerInnen eines mehrspurigen KFZ sind und ein persönliches Interesse nachweisen, in der Nähe ihres Wohnsitzes zu parken. Ein persönliches Interesse kann grundsätzlich nur dann vorliegen, wenn das Fahrzeug von den AntragstellerInnen selbst gelenkt wird. Ein Parkpickerl kann auch für Fahrzeuge mit Wechselkennzeichen beantragt werden. Zu beachten: Das Parkpickerl kann nur für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht beantragt werden.

Bundesabgabe:

- 14,30 Euro für den Antrag
- 3,90 Euro für jede zusammengehörige Beilage

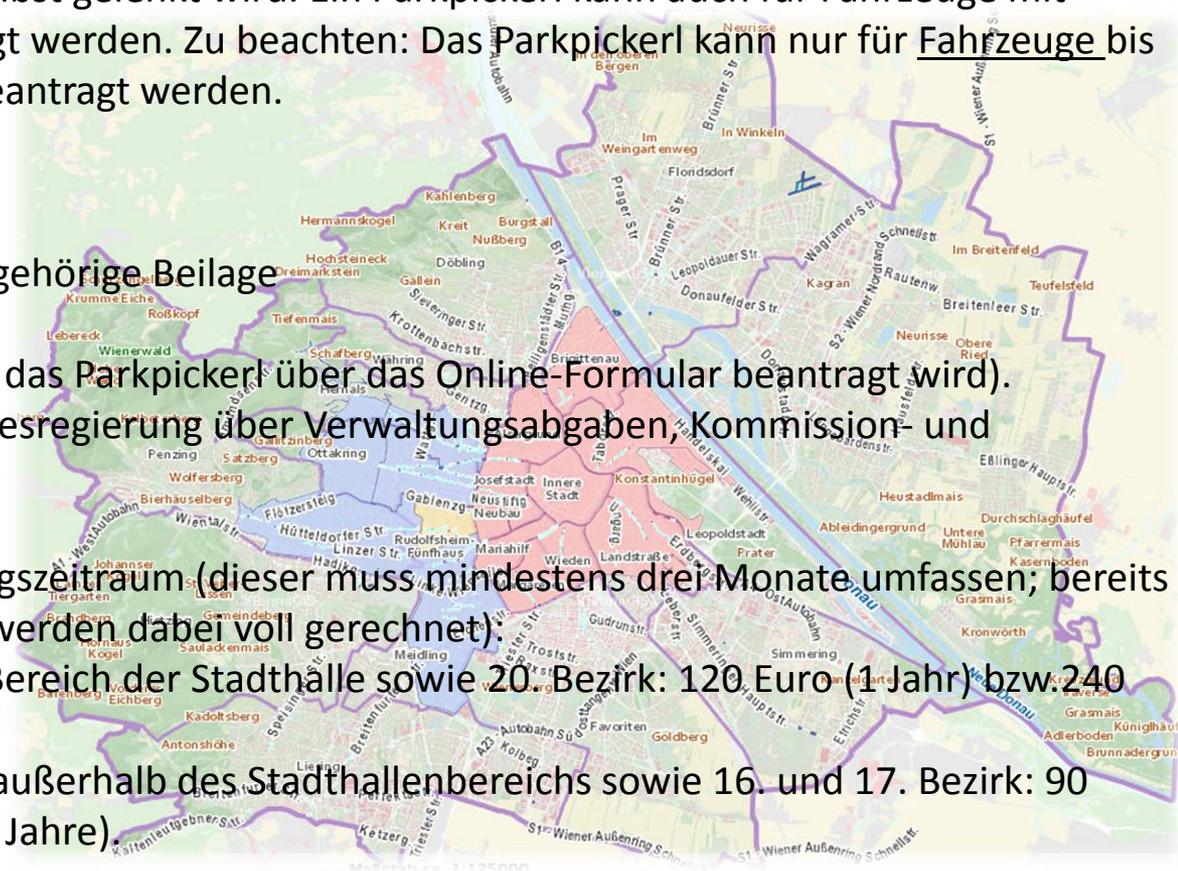
Verwaltungsabgabe:

35,70 Euro (30,70 Euro, wenn das Parkpickerl über das Online-Formular beantragt wird).
(Verordnung der Wiener Landesregierung über Verwaltungsabgaben, Kommission- und Überwachungsgebühren)

Parkometerabgabe:

Entsprechend dem Bewilligungszeitraum (dieser muss mindestens drei Monate umfassen; bereits begonnene Kalendermonate werden dabei voll gerechnet):

- 1. bis 9. Bezirk, 15. Bezirk im Bereich der Stadthalle sowie 20. Bezirk: 120 Euro (1 Jahr) bzw. 240 Euro (2 Jahre).
- 12. und 14. Bezirk, 15. Bezirk außerhalb des Stadhallenbereichs sowie 16. und 17. Bezirk: 90 Euro (1 Jahr) bzw. 180 Euro (2 Jahre).



Kurzparkzonen in Wien sind:

Bezirke 1 bis 9 und 20:

Montag bis Freitag, ausgenommen an Feiertagen 9 - 22 Uhr, max. Parkdauer 2 Stunden

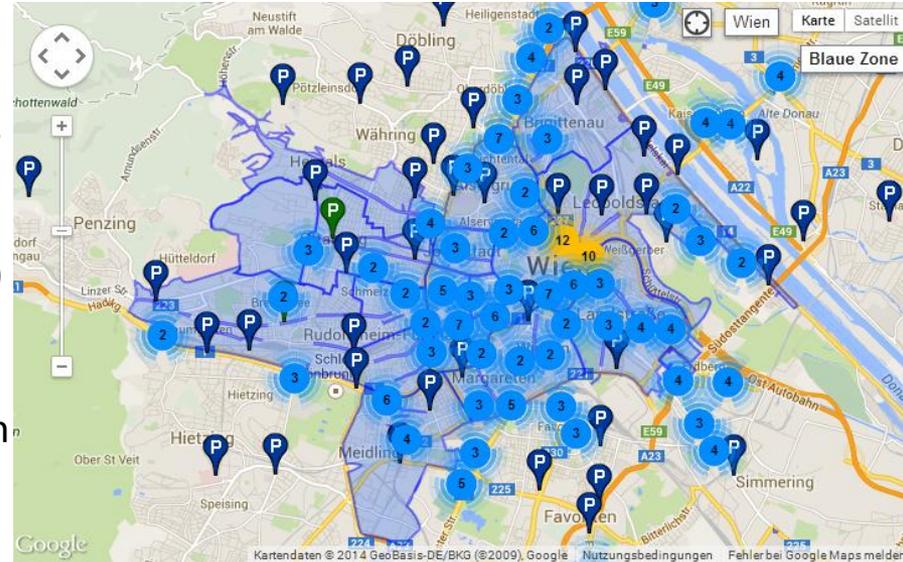
Bezirke 12 und 14 bis 17:

Montag bis Freitag, ausgenommen an Feiertagen 9 - 19 Uhr, max. Parkdauer 3 Stunden

Sonderregelung Stadthallen-Nähe:

Montag bis Freitag 9 - 22 Uhr; Samstag, Sonntag und an Feiertagen 18 - 22 Uhr, max. Parkdauer 2 Stunden

Kurzparkzonen sind nur im Einfahrtsbereich des



Parkscheine sind erhältlich bei

Tabak-Trafiken

Zigarettenautomaten

Tankstellen

Vorverkaufsstellen der Wiener Linien

Fahrscheinautomaten der Wiener Linien

Per Handyparken

Preis für 30 Minuten: 1 €

Wiens öffentliche Garagen: über 250





parken bei einkaufszentren und grossen supermärkten

andrej malik (1328251), michal vanek (1327723)



Market



40%

60%

Supermarkt/Hypermarkt



60%

40%

Einkaufszentrum



55%

45%

Typologie der Parkplätzen



www.apa-fotoservice.at/galerie/2012/16/03/3425/04_20121003_preview.jpg



www.mpreis.at/uploads/tx_templavoila/w5_01.jpg



www.fotograf.at/albums/album/1498/preview/a_1005-01-288.jpg



weissosterreich1.at/vi/merkurmarktmitterfeldstrasse1.jpg



www.kalender.at/albums/album/1498/preview/a_1005-01-288.jpg



www.mix.sk/photography/1a0467.jpg



fbp-fotospot.com/-2Zn0RwKa8Uw/Tb8V10v9EVAAAAAAD7o7eVjVH9D8eZY/s1600/step-28.jpg



Außenparkplätze bei Märkten
Merkur Markt; Swatoschgasse, Mitterfeldstrasse



shatic.uparoma.com/photos/medien/1588.jpg

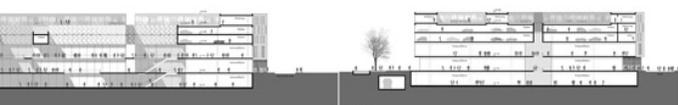
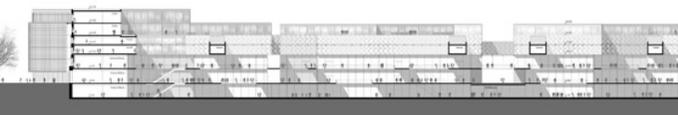
Parkplätze unter Supermärkten (nicht Tiefgaragen)
M-Preis Market in Wennis



mjarakusko.sk/wp-content/uploads/2012/07/gbchody-bruck.png

Außenparkplätze bei Supermärkten
Shopping Bruck; Bruck an der Leitha Einkaufszentrum

Typologie der Parkplätzen



Tiefgaragenparkplätze

Einkaufszentrum Hofe am Brühl; Leipzig



Dachparkplätze

Einkaufszentrum Europark, Slazburg



Parkplätze im Parkhaus

Einkaufszentrum Europark; Slazburg

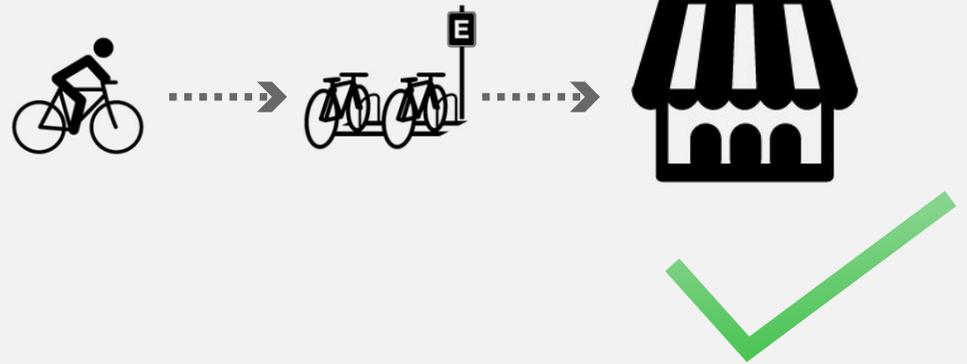
(a)



(b)



(c)



Verwendete Literatur:

- Folien von 5. Vorlesung von Österreichische Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, Caroline Jäger-Klein: GEBÄUDE FÜR HANDEL UND VERKAUF
- Anton Pech, Klaus Jens, Günter Warmuth, Johannes Zeininger, "Parkhäuser – Garagen, Grundlagen, Planung, Betrieb", Springer-Verlag, Wien, 2006
- Reinhard, Seiß, "Wer baut Wien? : Hintergründe und Motive der Stadtentwicklung Wiens seit 1989", TU Wien Hauptbibliothek, Salzburg 2013

Internet:

- <http://mojerakusko.sk/vylety/shopping-bruck-nakupne-centrum-v-bruck-an-der-leitha>
- <http://www.floornature.com/projects-commerce/project-vien-na-q19-peter-lorenz-2005-4874/www.floornature.com/projects-commerce/project-vienna-q19-peter-lorenz-2005-4874/pubblcita.php>
- http://www.salzburg.info/de/shopping/shopping_center/salzburg_stadt/europark
- http://www.raumzeit.org/NewFiles/leipzig_02.html
- http://architekten.arching.at/bhp2001/mp_wenns.html

Abbildungen:

- Die Quellen der Abbildungen sind Teil der Bilder.

An aerial photograph of a vast parking lot filled with hundreds of cars, mostly silver and grey, arranged in neat rows. A single person is walking through the center of the lot, providing a sense of scale. The ground is wet, suggesting recent rain. The overall scene is a busy, organized parking area.

Parken bei Einkaufszentren und großen Supermärkten

Pearl • Wantoch



G3



SCS

Reinhard Seiß

Stadtplaner, Filmmacher, Publizist



„...da, wo man eigentlich nur noch
mit dem Auto hinkommt“

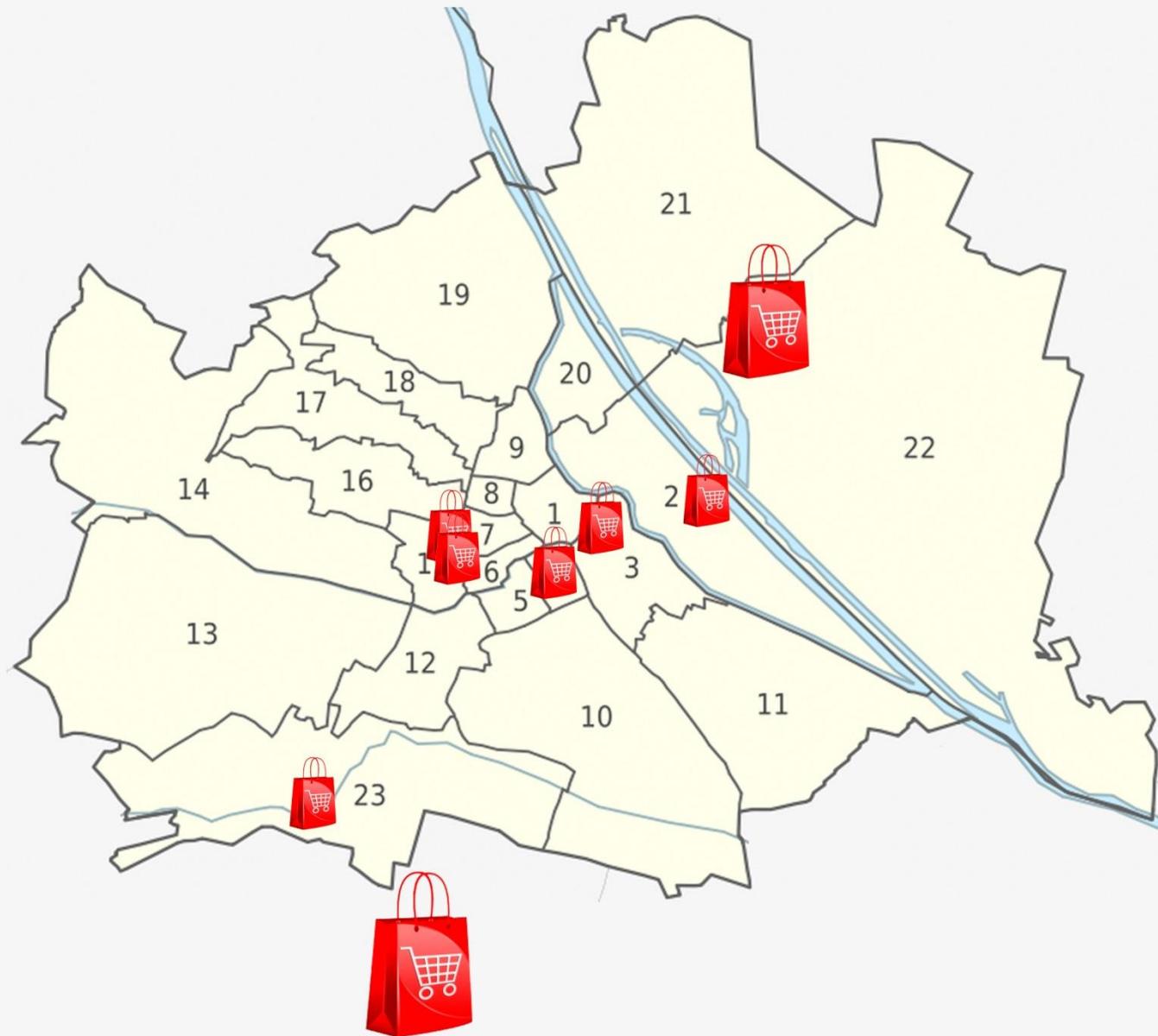


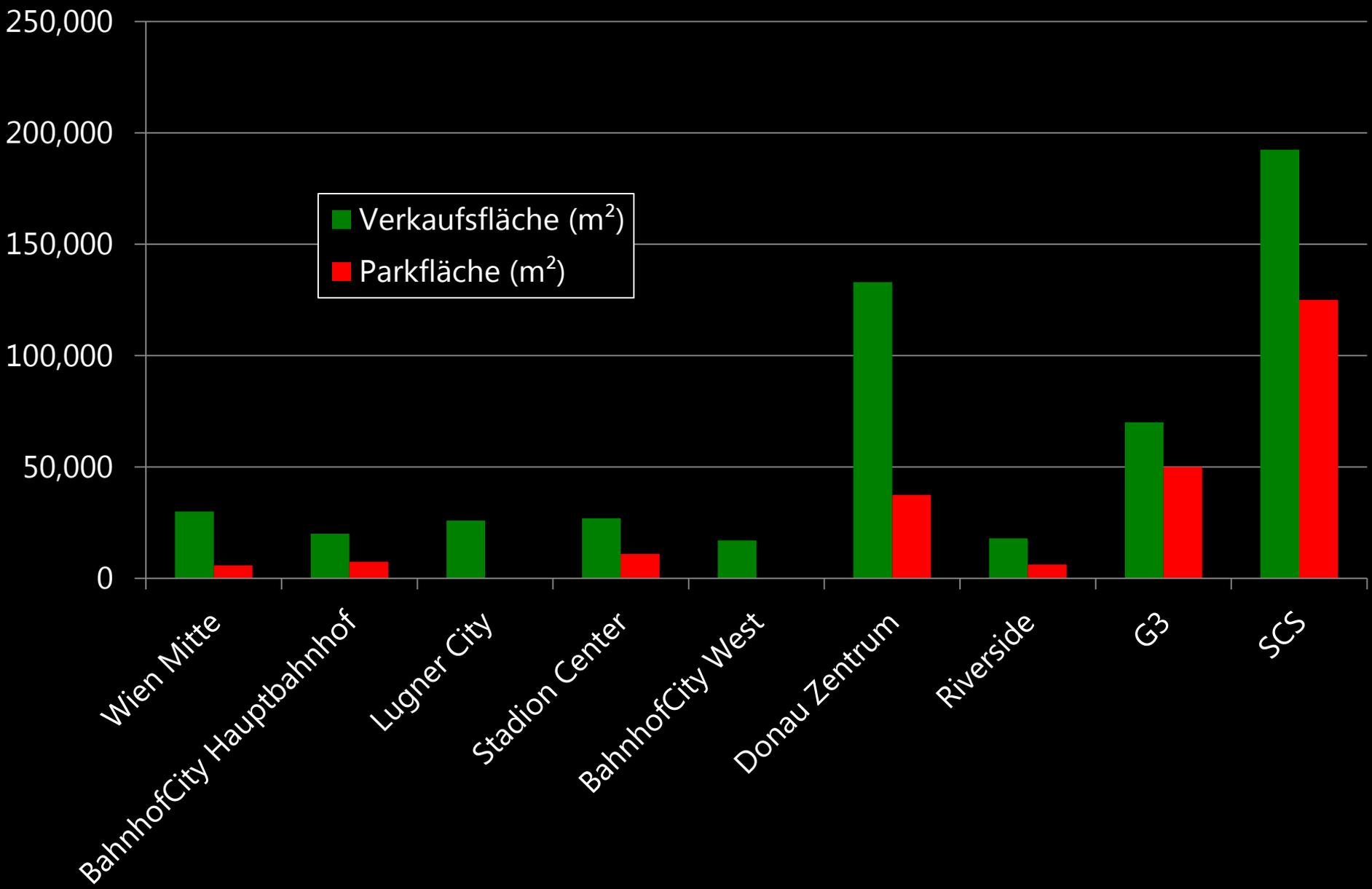
„Bodenverschwendung“

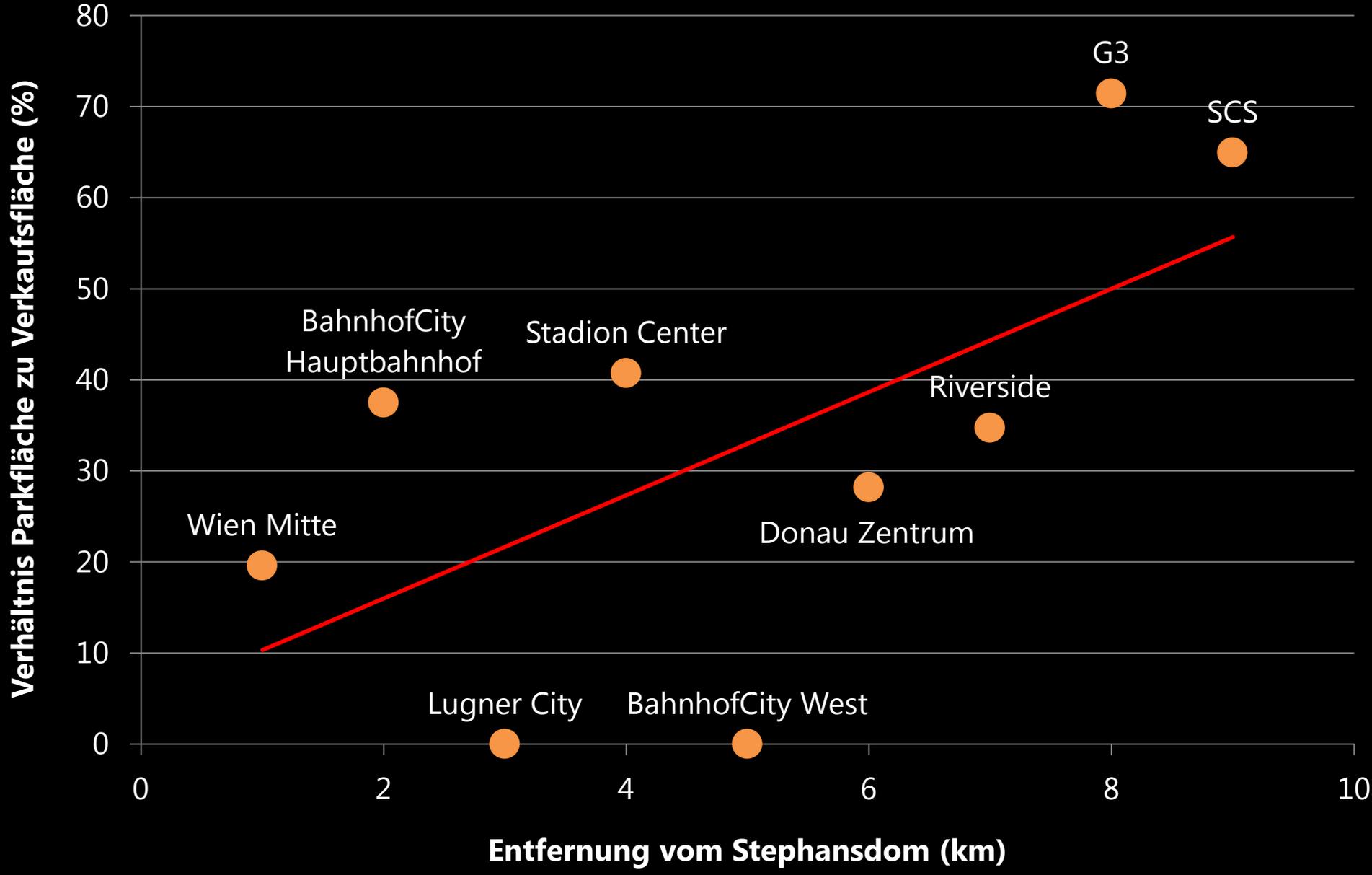
„Parken erfolgt hier ebenerdig“

Zahlen und Fakten

- Österreich hat **1,9 m² Einzelhandelsfläche pro Kopf** und ist damit EU-weit an der Spitze
- Im Einzelhandel **50-100 prozentige Überversorgung**
- Die Einkaufszentren haben **Zuwachsraten von 100.000 m² pro Jahr**
- 2035 wird Einkaufen der **wichtigste Wegzweck** im PKW-Verkehr sein
- Die ÖsterreicherInnen fahren jährlich durchschnittlich **5,4 Milliarden PKW-Kilometer für das Einkaufen** (= 352 Erdumrundungen = 38x von der Erde zum Mond)
- Supermärkte, Fachmärkte und Einkaufszentren in Österreich haben insgesamt **2,8 Millionen Stellplätze** (vgl: Es gibt ca. 4 Millionen PKWs)

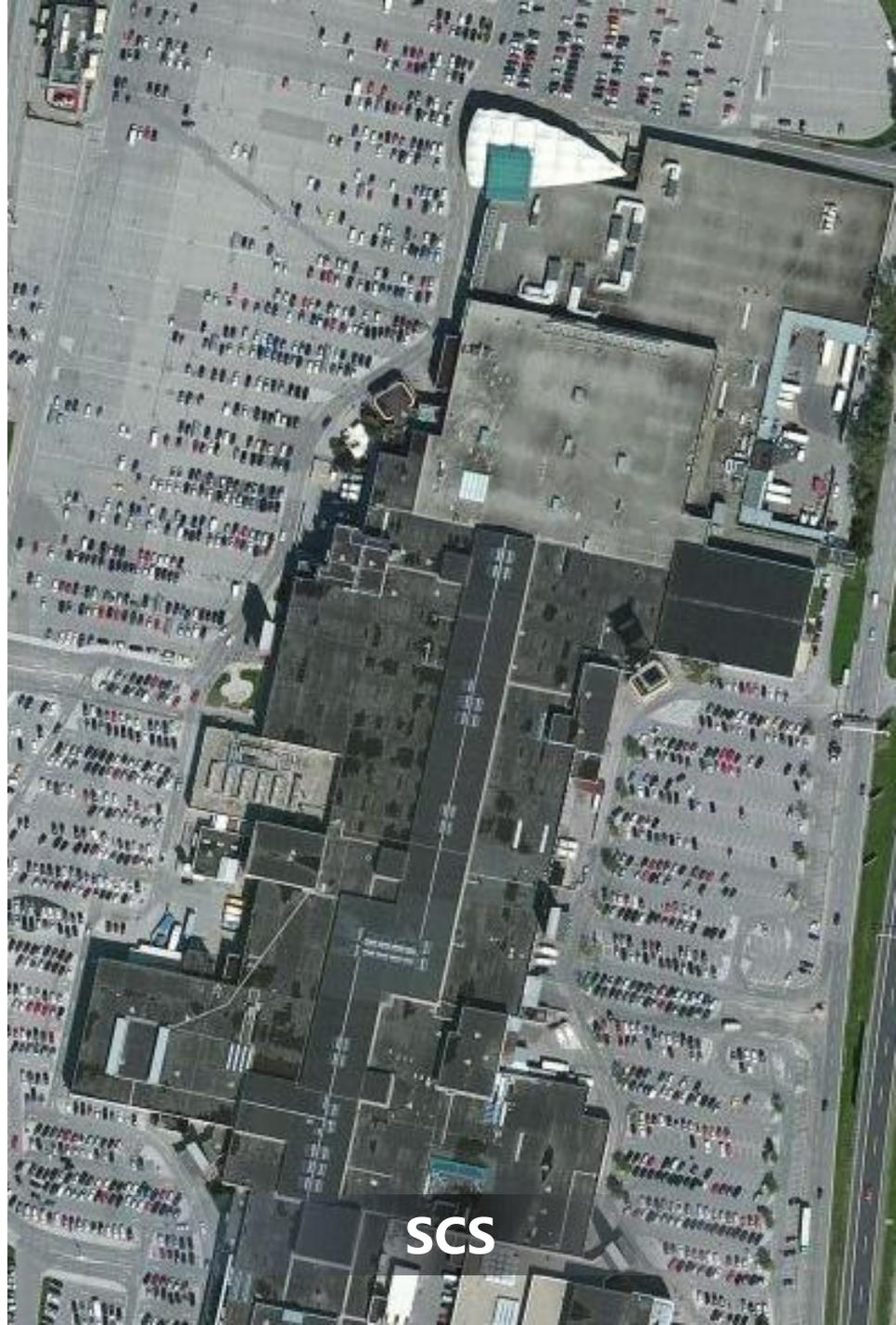








Wien Mitte



SCS

Quellenangabe

- **AKKU**, Sendung vom 14.04.2014, gut&böse mit Reinhard Seiß: <http://okto.tv/akku/7522/20140414>
- **Kulturmontag**, Studiogespräch mit Reinhard Seiß: <http://youtu.be/FdiVeRGhO3U> • <http://youtu.be/J9YqezqPV3A>
- **nexroom** über Reinhard Seiß: <http://www.nextroom.at/actor.php?id=2668>
- **Wikipedia** über Reinhard Seiß: http://de.wikipedia.org/wiki/Reinhard_Seiß
- **Zeitungsartikel** von Reinhard Seiß:
<http://diepresse.com/home/spectrum/zeichenderzeit/717342> •
<http://diepresse.com/home/spectrum/zeichenderzeit/631477> •
<http://derstandard.at/1385169309701>
- **Einkaufszentren**: <http://www.wienmitte-themall.at> • <http://hauptbahnhof-wien.at/de/Projekte/BahnhofCity/index.jsp> • <http://www.lugner.at> •
<http://www.stadioncenter.at> • <http://www.bahnhofcitywienwest.at> •
<http://www.donauzentrum.at> • <http://www.riverside.at> • <http://www.g3-shopping.at> • <http://www.scs.at>

SCHANIGÄRTE

Liebe Gäste!

Der Gesetzgeber schreibt vor,

dass lautes Sprechen, Singen
und Musizieren im Gast- und

Schanigarten untersagt ist.

Bitte nehmen Sie Rücksicht auf

die Anrainer. Herzlichen Dank

und schöne Stunden bei uns.

DER NAME

Johann Jakob Tarone

Kaffeehausbesitzer am Graben Nr. 15

Gianni Torrini

...so nennen in die Wiener

Gianni

...für Freunde

Giannis Garten

1. Genehmigung für Sessel und Tische am gehsteig (1754)

Schanigarten

Volksmund

ODER

“SCHANI, TRAG´N GARTEN AUÐE!”

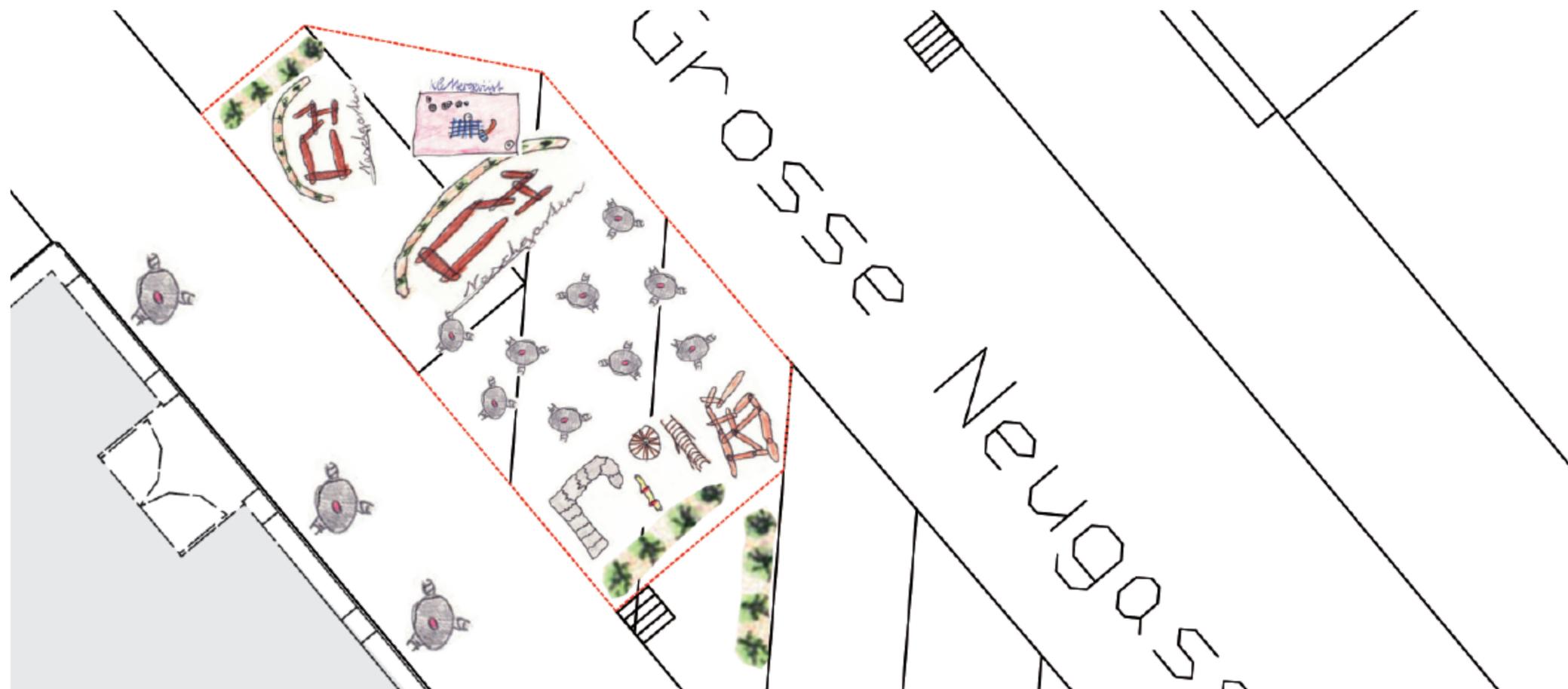
zu deutsch:

“Untergeordnete Hilfskraft, trage das Freiluftmobiliar hinaus!”

DIE 4 SCHRITTE ZUM SCHANIGARTEN

1 VORBESPRECHUNG DES SCHANIGARTENKONZEPTS MIT DEM BEZIRKSAMT

- keine professionellen Architekturpläne erforderlich (Skizzen reichen)
- Skizzenhafte Darstellung von Lage/Dimensionierung des Gartens und der Umgebung (Gehsteig und Strasse) darstellen
- Fotos oder Prospekte von gewünschtem Mobiliar (Tische, Stühle, Schirme, Absperrung) sinnvoll



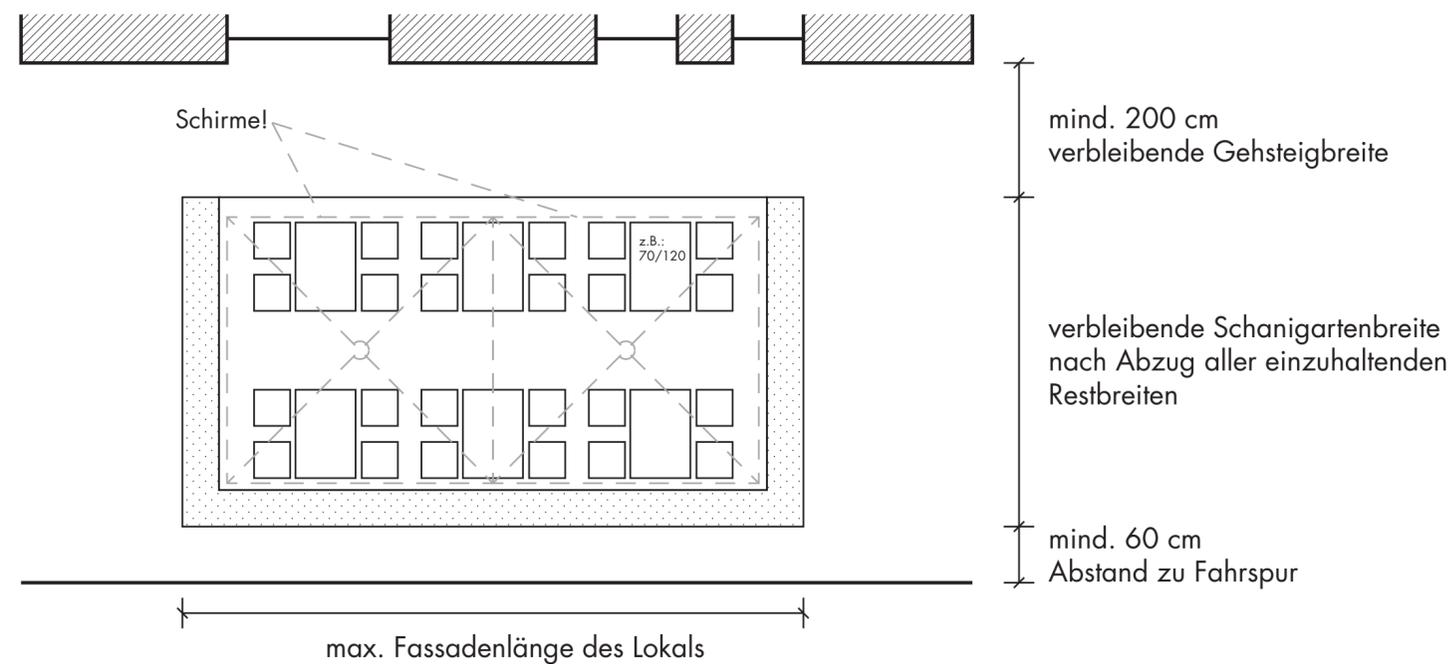
2 ANSUCHEN UM GENEHMIGUNG BEIM BEZIRKSAMT

Folgende Unterlagen sind zusammenzustellen:

- Ansuchen um Schanigarten
- Grundbuchauszug, Name und Anschrift der LiegenschaftseigentümerIn
- Planmaterial (2-fache Ausführung), Grundriss, Ansicht M 1:50
- min. 1 Foto der örtlichen Lage
- Prospekte/Skizzen und/oder Grundriss und Ansichten des Mobiliars

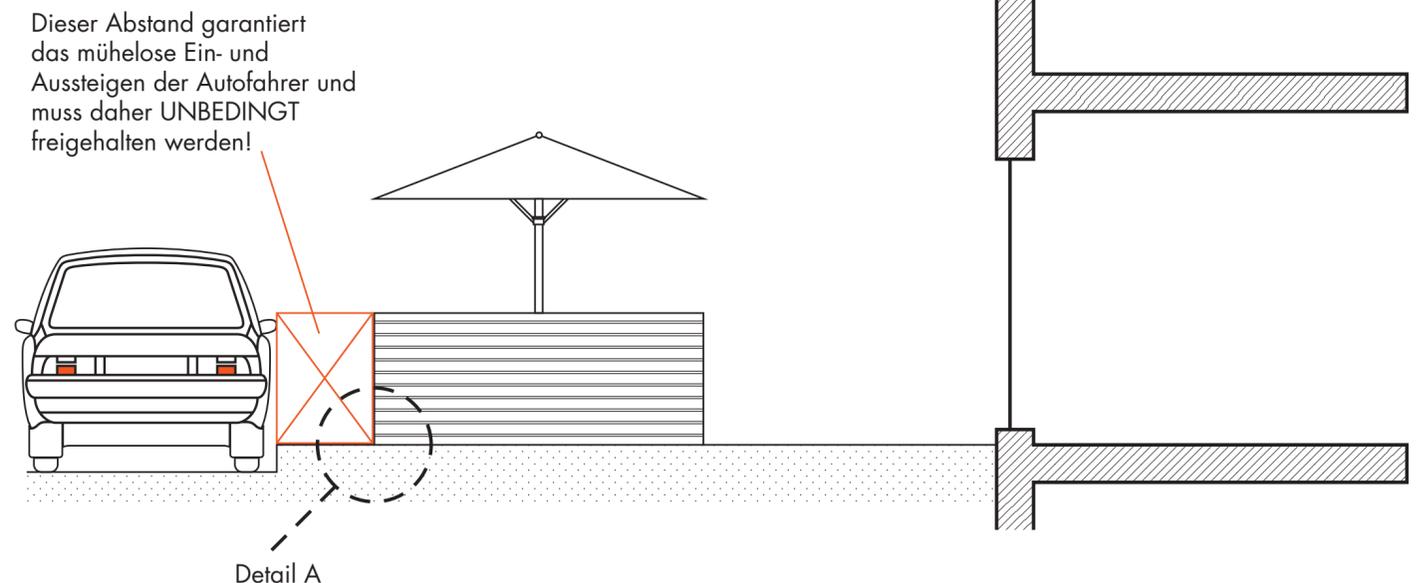
MUSTERPLAN

(in 2-facher Ausführung abzugeben!)



MUSTERANSICHT

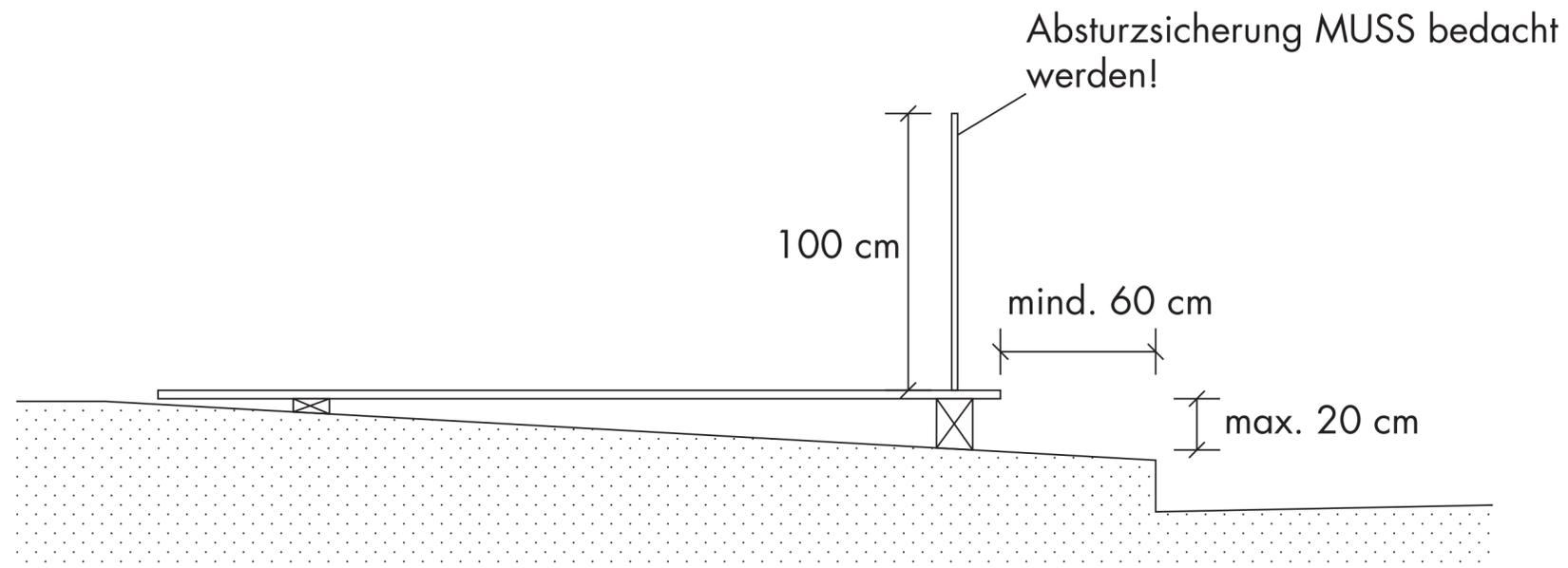
(in 2-facher Ausführung abzugeben!)



3 GESTALTUNG DES SCHANIGARTENS

- Beachtung des Stadtbildes und evtl. des bestehenden Ensembles (die MA19 wird Dir schon sagen, was geht und was nicht!)
- max. Länge des Schanigartens = Fassadenlänge des Lokals (gilt auch auf dem Parkstreifen solange keine gekennzeichneten Einzelstellplätze)
- bei Podesten ist Zustimmung erforderlich (MA19, MA 28, MA46 & Polizei)
- Einhaltung der Mindestabstände und Mindestbreiten

DETAIL A



4 GASTGARTENBEGEHUNG

TeilnehmerInnen dabei sind:

- Bezirksvorstand
- Magistratisches Bezirksamt
- HauseigentümerIn
- Anrainer (vorherige Bekanntmachung an Infotafeln)
- Polizei und Feuerwehr
- MA19, MA28, MA37, MA46
- Wirtschaftskammer
- AntragstellerIn

4 GASTGARTENBEGEHUNG

Sicherheits- und Bautechnische Analyse:

- Mindestgehsteigbreite: 2,0m
- Fluchtwegbreite: 0,9m
- Schutzstreifen zur Fahrbahn: 0,6 - 1,0m
- Podesthöhe max.: 0,2m
- Barrierefreiheit
- lichte Durchgangshöhe mind.: 2,25m
- Höhe seitliche Abgrenzung mind.: 1,0m
- Baubewilligungsverfahren MA37
- Bewilligung MA28
- amtsärztliches Gutachten zur Schallpegelentwicklung
- Feuerwehrtzuzfahrtswege
- Fassadenlänge des Lokals = max. Länge des Schanigartens
- leichte und schnelle Demontage möglich
- kein Durchgreifen und Klettern auf Fahrbahn
- Anzeigen wegen Ruhestörungen, Überziehung der Sperrstunde

4 GASTGARTENBEGEHUNG

Architektonische und stadtgestalterische Analyse:

- Abstimmung auf örtliches Stadtbild
- dezente Farbgebung
- keine Fremdwerbung
- Möblierung mit Abstimmung auf Lokal
- Verwendung von höherwertigen Materialien
- leichte und transparente Konstruktion der Begrenzungselemente
- geeignete Bepflanzung (keine Thujaen!!)

EIN GUTES BEISPIEL:



QUELLEN:

www.wien.gv.at

www.wko.at

www.wikipedia.org/wiki/schanigarten

Alex Pop, Ralf Mensing, Lukas Martinsons

Step 1: Disrupt!
Times Square (2009)



Step 2: Iterate In Increments
Times Square (2010)



Tactical Urbanism. Instead of focusing on the strategic (the Why, the What, the MasterPlan) moves, it focuses on smaller, tactical (the How) moves as a way to get changes happening. Instead of focusing on permanence and stability by pursuing permanent moves, Temporary Urbanism proposes to create a sort of stability based paradoxically on impermanent moves.



Tactical Urbanism. Instead of focusing on the strategic (the Why, the What, the MasterPlan) moves, it focuses on smaller, tactical (the How) moves as a way to get changes happening. Instead of focusing on permanence and stability by pursuing permanent moves, Temporary Urbanism proposes to create a sort of stability based paradoxically on impermanent moves.



...INTERACTIVE BUSVERTISING

These brilliant pieces of consumer propaganda have incorporated all of the elements and resources in the environment surrounding them to create an all-encompassing piece of advertising that you're sure never to forget.



...INTERACTIVE MARKETING

A French company specializing in custom framing has gone one step further with framed side mirrors. In a creative guerrilla marketing stunt, they have decorated side mirrors of unsuspecting vehicles with interesting frames.

In actuality, the framed side mirrors are not really framed, but attached with a piece of paper with a gilded gold frame print using an elastic band. The company's name and address appears on the back along with a caption that reads, "Any picture looks better with a beautiful frame."



CURITIBA ' S

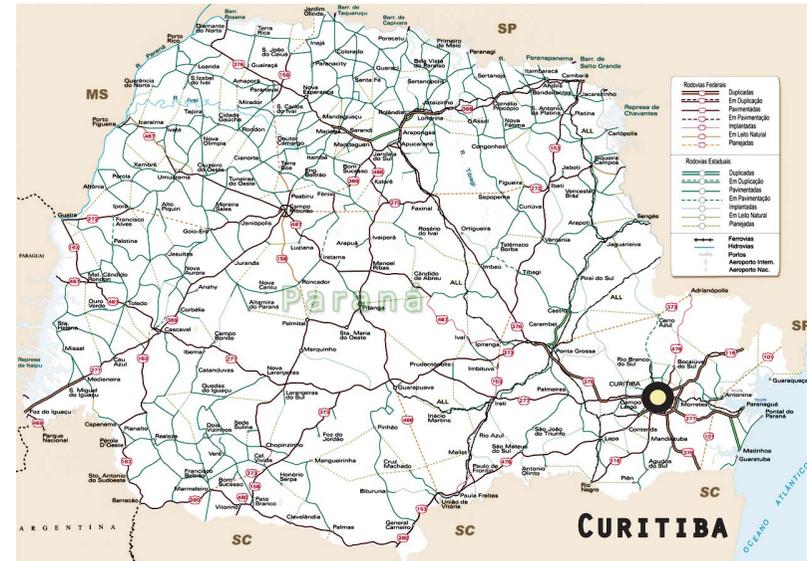
STADT - AKUPUNKTUR

GESCHICHTE

1693: GRÜNDUNG

1854: 50.000 EINWOHNER

1940: AGACHE-PLAN, RADIALE STADTERWEITERUNG,
BREITE VERBINDUNGSSTRABEN SIND GRUNDSTEIN FÜR
AXIALE AUSBREITUNG UND SPÄTERE LINEARE ZENTRENBILDUNG



1980ER: SCHUTZ DER GRÜNEN ZONEN, BUSTRANSPORT-
AUSBAU, RECYCLINGPROJEKT

1990ER: 1.4 MILLIONEN EINWOHNER, JAMIE LERNER WIRD
GOUVERNEUR VON PARANÁ, UMWELTPREIS DER VEREINTEN
NATIONEN

1993: WURDEN ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIETE IN SEE UND
PARKLANDSCHAFTEN UMGWANDELT 1996 CURITIBA
“INNOVATIVSTE STADT DER WELT”

21.JH: 1.8 MILLIONEN EINWOHNER, GROBRAUM CURITIBA
3.2 MILLIONEN, TOURISMUS WIRD PRÄSENTER, KLEIN-
BETRIEB INKUBATOREN, BAU EINES TECHNOLOGIEPARKS,
INVESTIERUNG IN ALTERNATIV-TREIBSTOFF TECHNOLOGIEN

CURITIBA'S PUNKTUELLE EINGRIFFE

ÖFFENTLICHER TRANSPORT

RECYCLINGPROGRAMME

WOHNGBIETE

BILDUNGSINITIATIVEN

CURITIBA'S PUNKTUELLE EINGRIFFE

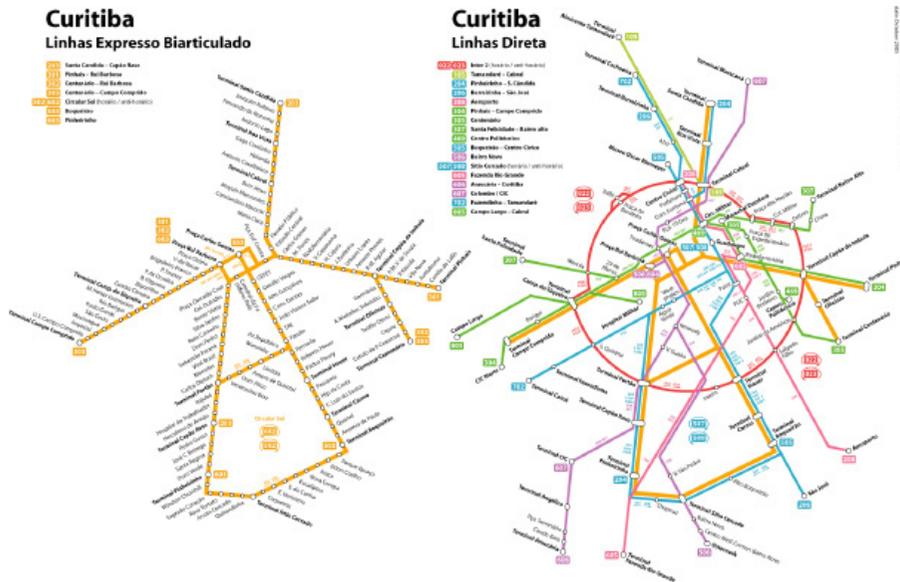
ÖFFENTLICHER TRANSPORT

RECYCLINGPROGRAMME

WOHNGEBIETE

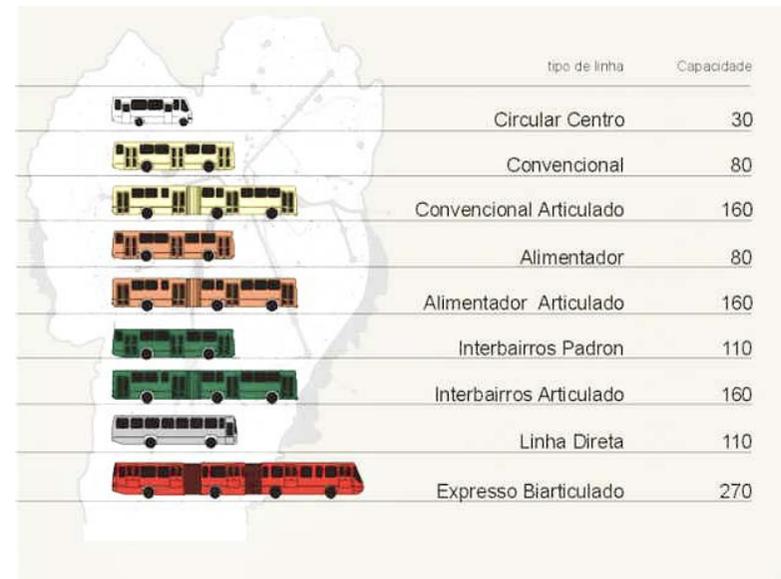
BILDUNGSINITIATIVEN

ÖFFENTLICHER TRANSPORT



- AUSBAU DER ÖFFENTLICHEN VERKEHRSWEGE

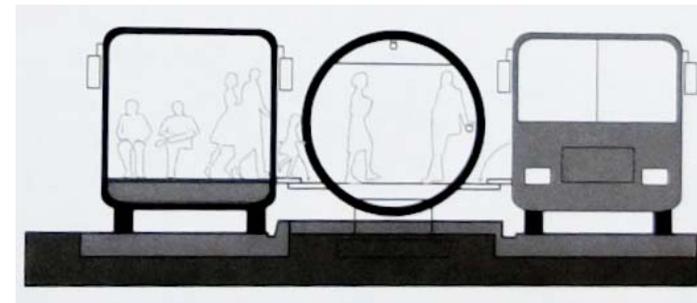
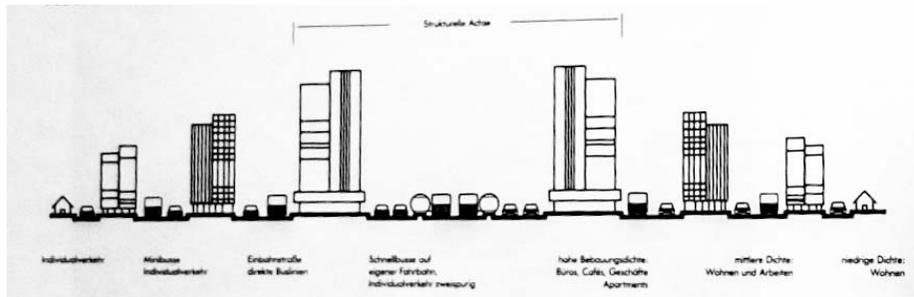
- FINANZIERUNG DER BUSUNTERNEHMEN



- UNTERTEILUNG DER BUSLINIEN IN EXPRESS- UND DIREKTLINIEN



- EIGENE FAHRBAHNEN UND HALTESTELLEN STEIGERN DIE EFFEKTIVITÄT



- AUTOS AUS DEM STADTKERN VERBANNT

- ERSTE FÜßGÄNGERZONE BRASILIENS

CURITIBA'S PUNKTUELLE EINGRIFFE

ÖFFENTLICHER TRANSPORT

RECYCLINGPROGRAMME

WOHNGBIETE

BILDUNGSINITIATIVEN

RECYCLINGPROGRAMME



- ERRICHTUNG ZENTRALER MÜLLSAMMELSTELLEN
- TAUSCH VON ABFÄLLEN GEGEN BUSMARKEN, LEBENSMITTEL ODER SCHULHEFTE
- MIT DEM ERLÖS WIEDERVERWERTBARER MATERIALIEN KAUFT DIE STADT ÜBERSCHUSSPRODUKTE VON LANDWIRTEN AUF
- DIESE PRODUKTE WERDEN AN BEDÜRFTIGE ODER ALS ENTLONNUNG FÜR DAS SAMMELN VON MÜLL VERTEILT

CURITIBA'S PUNKTUELLE EINGRIFFE

ÖFFENTLICHER TRANSPORT

RECYCLINGPROGRAMME

WOHNGEBIETE

BILDUNGSINITIATIVEN

WOHNGBIETE

- SOZIALE WOHNBAUPROGRAMME



- 1993 WURDEN ÜBERSCHWEMMUNGSGEBIETE IN SEE UND PARKLANDSCHAFTEN VERWANDELT
- ERHALT DER STÄDTISCHEN GRÜNFLÄCHEN

CURITIBA'S PUNKTUELLE EINGRIFFE

ÖFFENTLICHER TRANSPORT

RECYCLINGPROGRAMME

WOHNGBIETE

BILDUNGSINITIATIVEN

BILDUNGSINITIATIVEN

- LEUCHTTÜRME DES WISSENS (FAROLES DO SABER)



- STANDORT VON VIER UNIVERSITÄTEN, UNTER ANDEREM DER ERSTEN BRASILIENS
- ERSTE UMWELTUNIVERSITÄT LATEINAMERIKAS
“UNIVERSIDADE LIVRE DO MEIO AMBIENTE”



SCHWACHSTELLEN

- PATERNALISTISCHE PLANUNG, KEINE BÜRGEREINBINDUNG, KEINE EIGENDYNAMIK
- AUSBLEIBEN DER GROSSEN INDUSTRIE ANSIEDELUNG -> ARBEITSLOSIGKEIT
- AUSRUHEN AUF ERFOLG, BEDARF AN WEITERENTWICKLUNG DES PLANES
- STARKER ZUZUG EINKOMMENSCHWACHER ZUWANDERER
- NOCH IMMER HOHE ANZAHL AN PKWs PRO KOPF, BUSVERKEHR HAUPTSÄCHLICH GENUTZT VON UNTEREN MITTELSCHICHT

- ZUWACHS MÄCHTIGER KONZERNE, INVESTOREN ABER AUCH WANDERARBEITER.. DIESE WOHNEN AUSSERHALB UND VERSCHÄRFEN DAS SOZIALE GEFÄLLE ZWISCHEN KERN UND PERIPHERIE
- HEUTE WIRD NUR NOCH 22% DES ABFALLS RECYCELT
- BILLIGE BUSVARIANTE IST NICHT ÖKOLOGISCH, MITTLERWEILE PLANUNG EINER U-BAHN

Curitiba: Desire vs. Reality

Goal:

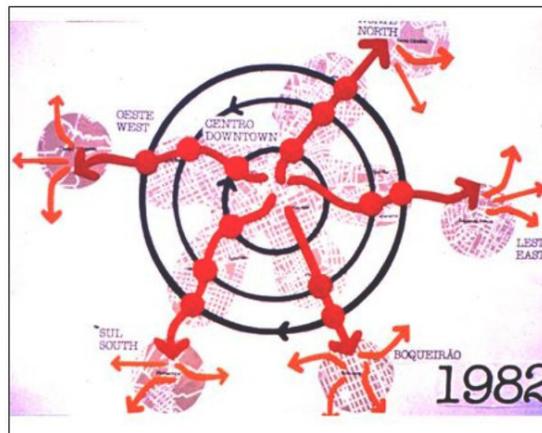
Cover the entire city with a subway system

Problem:

Could only afford single LRT line

Solution:

Design "surface subway" system using buses to get network up and running



Internationale Beispiele: Kopenhagen



ECO-METROPOLIS
OUR VISION
FOR COPENHAGEN 2015



Projekte für die Zukunft:

- Eco-Metropolis 2015
- Bicycle strategy 2011-2025

GOOD, BETTER, BEST

THE CITY OF COPENHAGEN'S
BICYCLE STRATEGY 2011-2025



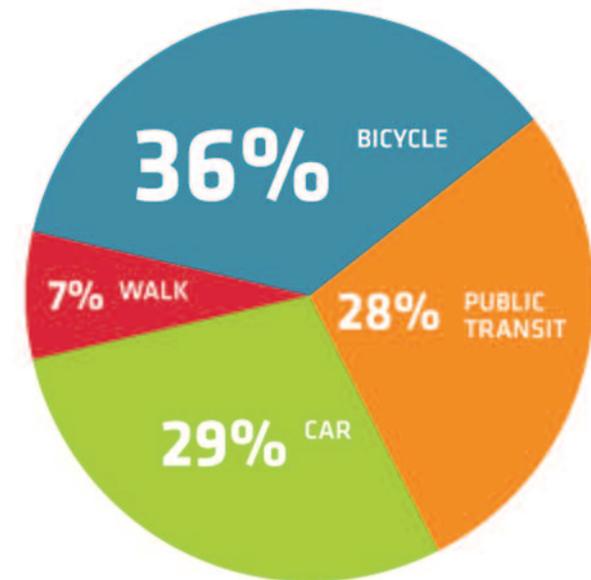
Ziele des ECO-Metropolis Programms

- die weltbeste Stadt für Radfahrer
- Klimahauptstadt
- Weltführende Stadt in der Reduzierung von CO2 Emissionen
- Vorbild für andere Städte
- höhere Lebensqualität



Methoden:

- 50% der Bürger sollen mit dem Fahrrad unterwegs sein
- die Anzahl der Radunfälle soll halbiert werden
- CO2 Emissionen sollen um 20% gesenkt werden
- mehr Parks, und Flächen für Rekreation



time isn't just about speeding through the streets, it's also about being able to choose your own tempo and direct routes. Too many brief stops, detours and stretches where overtaking is impossible make travel times much longer.

In order to ensure the shortest possible travel time from A to B, the existing cycling network must be further developed, with extra focus on PUSnet and establishing short cuts. Redesigns like new cycle tracks, traffic calming and speed bumps will contribute to improving the travel times for cyclists and improve both safety and sense of security.

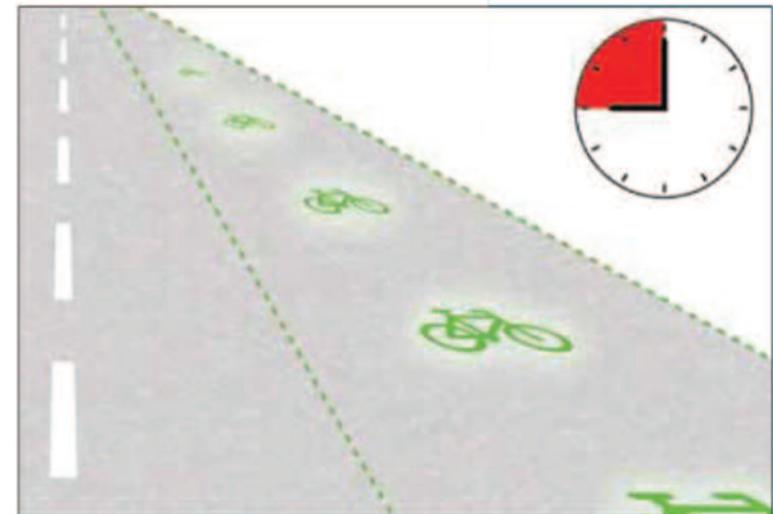
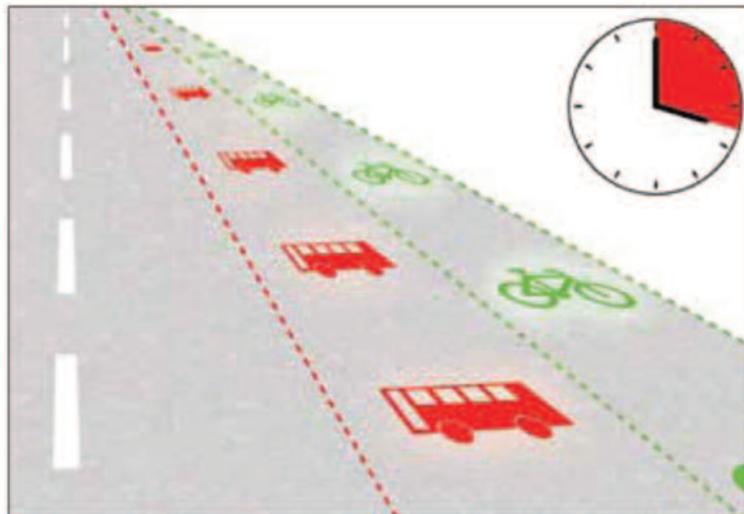


Ziele des Bicycle Strategy Programms

- bis 2015 CO2 neutrale Stadt
- Verringerung der Lärmbelastigung
- Radfahren soll sicherer werden
- Parkplätze für Fahrräder
- bike sharing

Methoden:

- breitere Radwege
- Speed tracks
- schnellstes Verkehrsmittel



Innovative Projekte

Flex Parkering

Autos und Fahrräder teilen sich Parkplätze vor einer Schule in Kopenhagen



Cargo bike car

Besetzt 1,5 Parkplätze, schafft 4 geschützte Parkplätze für Cargo Bikes



Quellenangaben:

1. www.copenhagenize.com
2. www.ec.europa.eu
3. Fotos vor Ort, sonstige Infos von Stadtbesuch
4. www.visitcopenhagen.com
5. maps.google.com
6. www.kk.sites.itera.dk/ecometropolis
7. www.kk.dk/cityofcyclists

MOBILITÄT

Julia Sonnleitner
Therese Fuchshuber
Pall Stefan

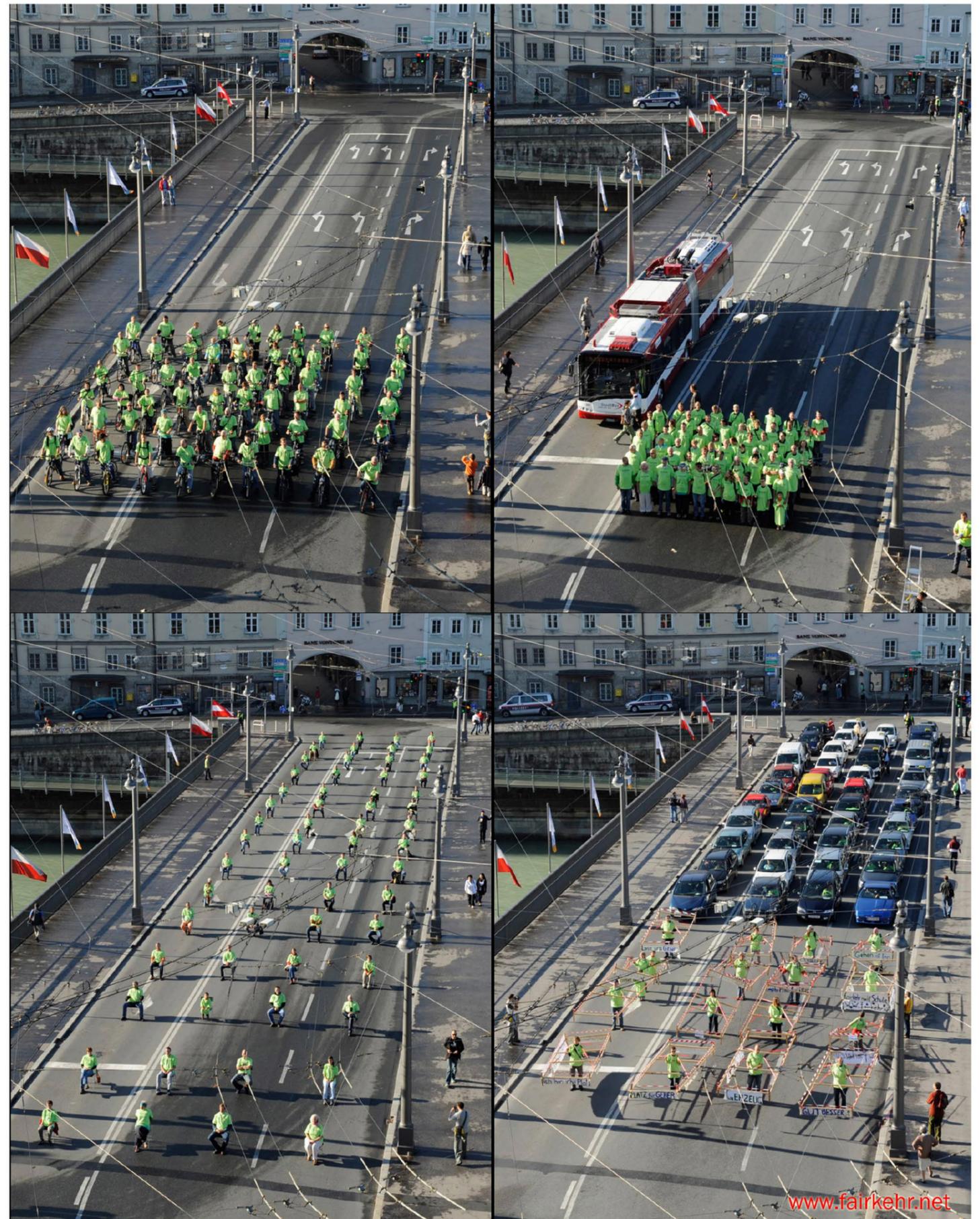


Abb. 3: Visualisierung des Platzverbrauches auf der Salzburger Staatsbrücke durch den Verein *fairkehr.net*. Dargestellt ist der Verbrauch von jeweils 60 Personen (im Uhrzeigersinn): auf Fahrrädern, in einem Bus und in Autos (einmal mit und einmal ohne “Hülle”)

- [1] Begriffserklärung, Synonym, Geschichte
- [2] Unterschied: Verkehr und Mobilität
- [3] Mobilitätskonzepte- Warum?

[1] Begriffserklärung, Synonym, Geschichte

Bedeutung lt Duden

Mobilität: lateinischen mobilitas, in Militärsprache (18.Jhdt) verwendet

1. (bildungssprachlich) [geistige] Beweglichkeit
2. (Soziologie) Beweglichkeit (in Bezug auf den Beruf, die soziale Stellung, den Wohnsitz)

Synonyme zu Mobilität

Vitalität, Wendigkeit, Anpassungsfähigkeit, Beweglichkeit, Flexibilität Gegenteil: Starrheit (mangelnde Flexibilität, Bewegungslosigkeit, Weigerung einen Standort aufzugeben, sich zu wandeln und sich zu verändern)

- positive Besetzung des Begriffs Mobilität
- steht für Fortbewegung, Fortschritt, Entwicklung, Standortveränderung • direktes Zusammenwirken von Freiheit & Mobilität
- Lebensraum optimal nutzen und erweitern

Unterscheidungen

1. physische Mobilität (horizontale Mobilität)
 - Wandermobilität
 - zirkuläre Mobilität = Verkehrsmobilität (Hautzinger, Pfeiffer)
2. psychische Mobilität (geistige Mobilität)
3. soziale Mobilität (Vertikale Mobilität)

Weitere Arten von Mobilität: geistige Mobilität | räumliche Mobilität | informationelle Mobilität | virtuelle Mobilität | soziale Mobilität

Wichtige Aspekte für die Entwicklung von Mobilität

- Domestizierung von Tieren
- Erfindung von Booten - Wassertransport
- Erfindung von Rad und Wagen
- Seeschiffahrt- Dampfmaschine
- Automobil

[2] Unterschied: Verkehr und Mobilität

Mobilität

Potentielle Mobilität ist die Beweglichkeit von Personen, allgemein und als Möglichkeit. Realisierte Mobilität ist realisierte Beweglichkeit, ist die Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung (kurz: Mobilität). Verkehr ist das Instrument, das man dann für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt. Verkehr umfasst Fahrzeuge, Infrastrukturen und die Verkehrsregeln und ist auch sehr gut messbar.

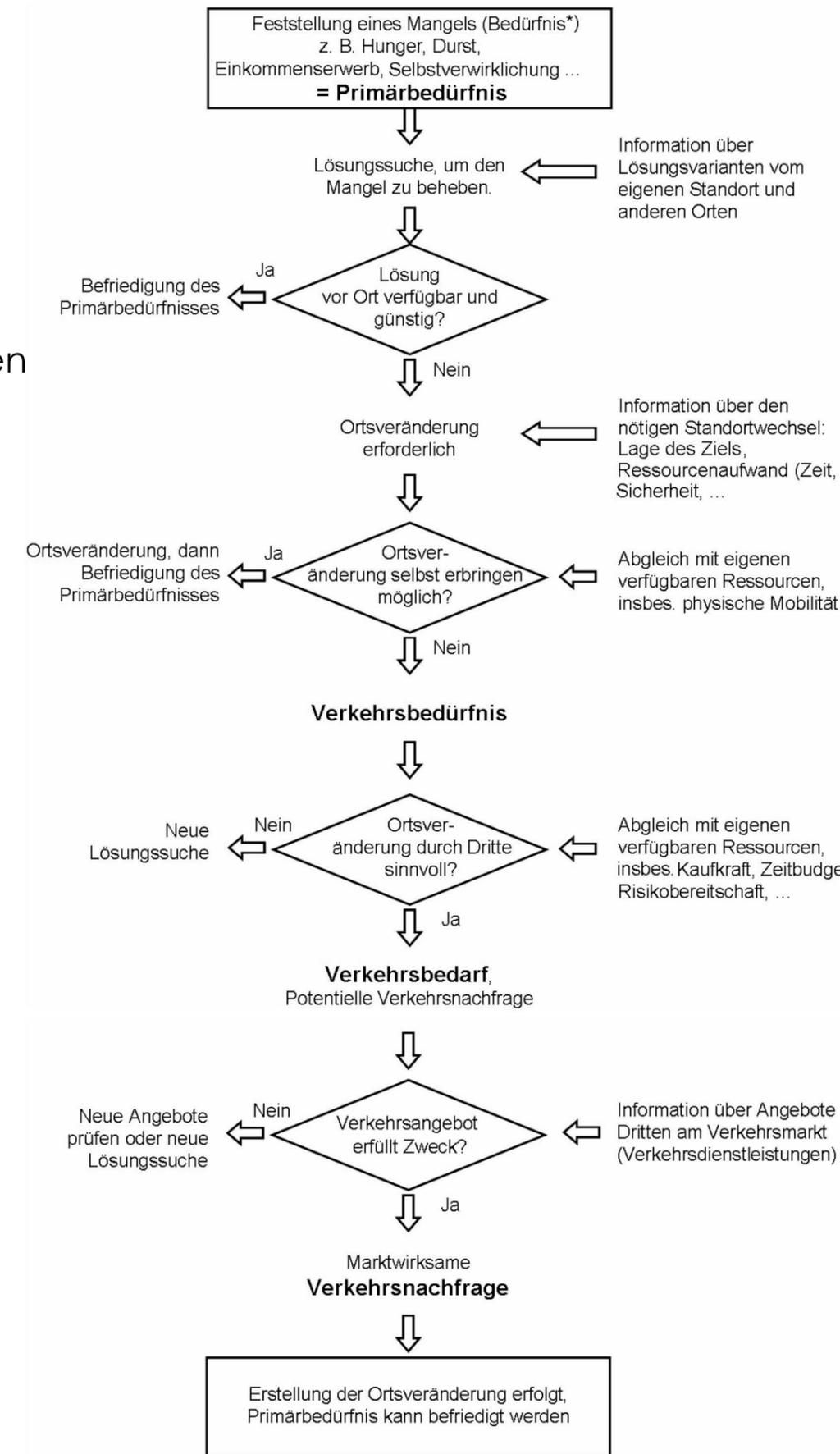
Verkehr:

Verkehr ist nur das Mittel zum Zweck. Zielgerichtete Ortsveränderung von Personen, Gütern, Nachrichten unter Verwendung von Energie und Information. Bedürfnis von einem Ort zum anderen zu kommen, entsteht immer bei der Befriedigung eines anderen Bedürfnisses. Methoden der Implementierung

[3] Mobilitätskonzepte- Warum?

Probleme der Gegenwart

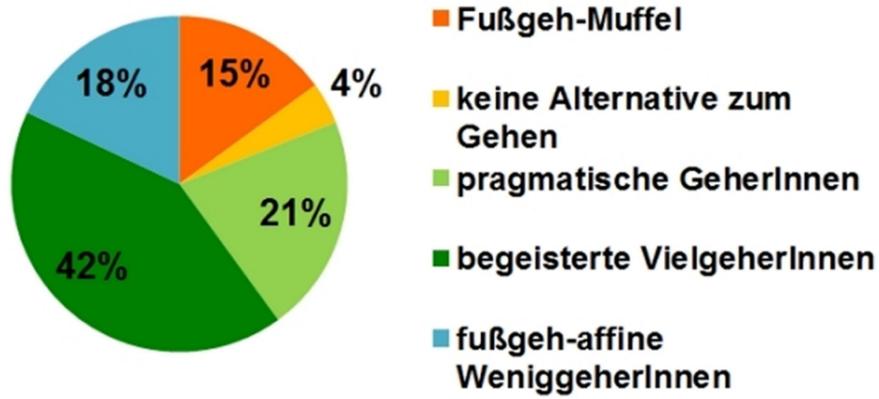
- Demographie
- Platzknappheit • Umwelt



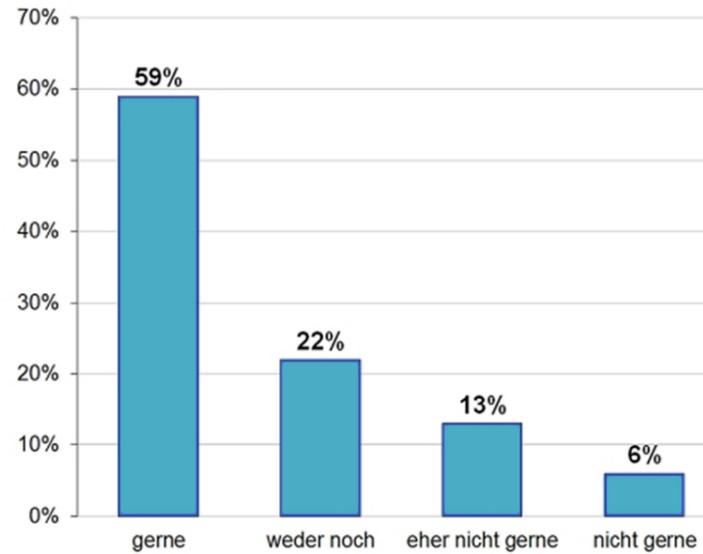
*) Bedürfnispyramide nach Maslow

"Gehen in Wien" 2013

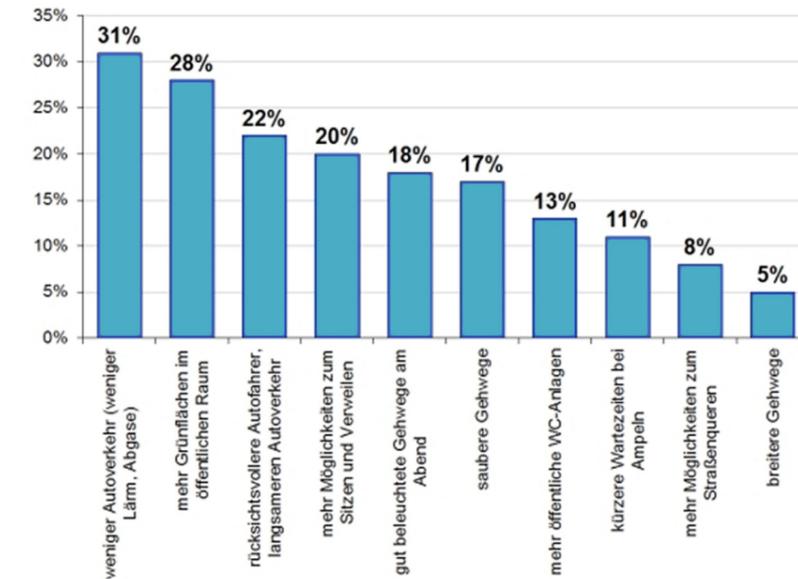
FußgängerInnen-Typen



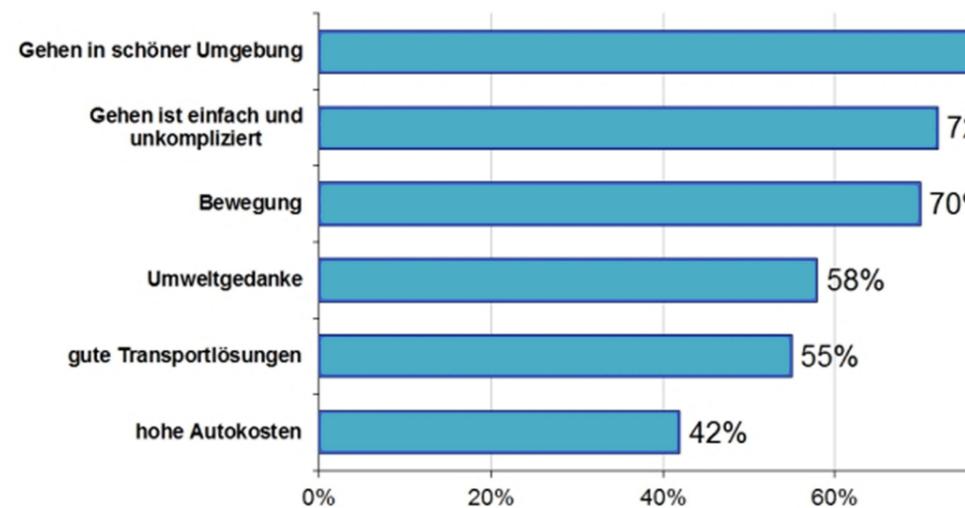
Wie gerne wird in Wien gegangen?



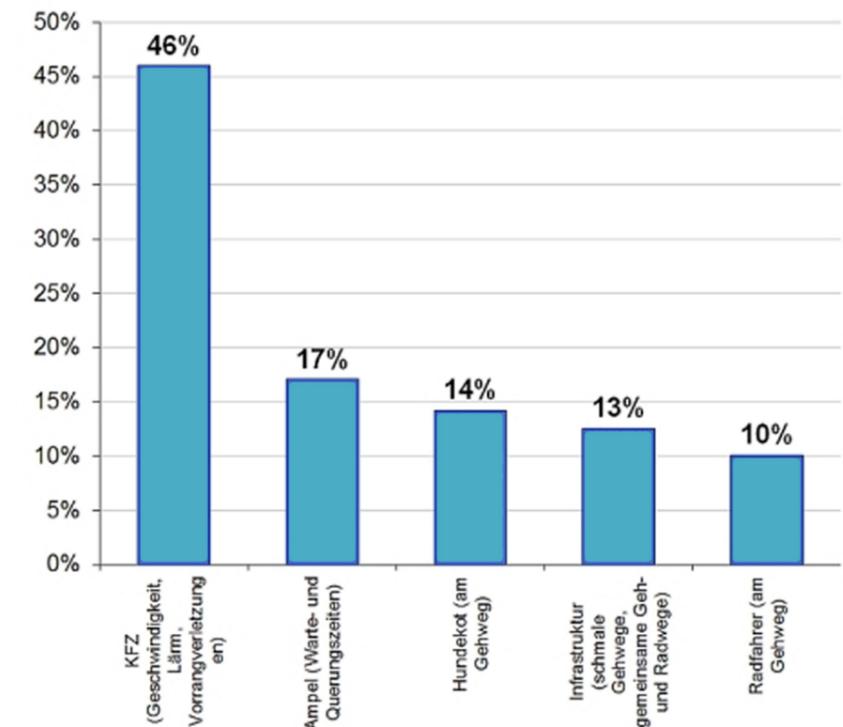
Wünsche der Befragten an die Bezirke



Aspekte, die zum Gehen motivieren (Antwortkategorien sehr + eher, N=618)



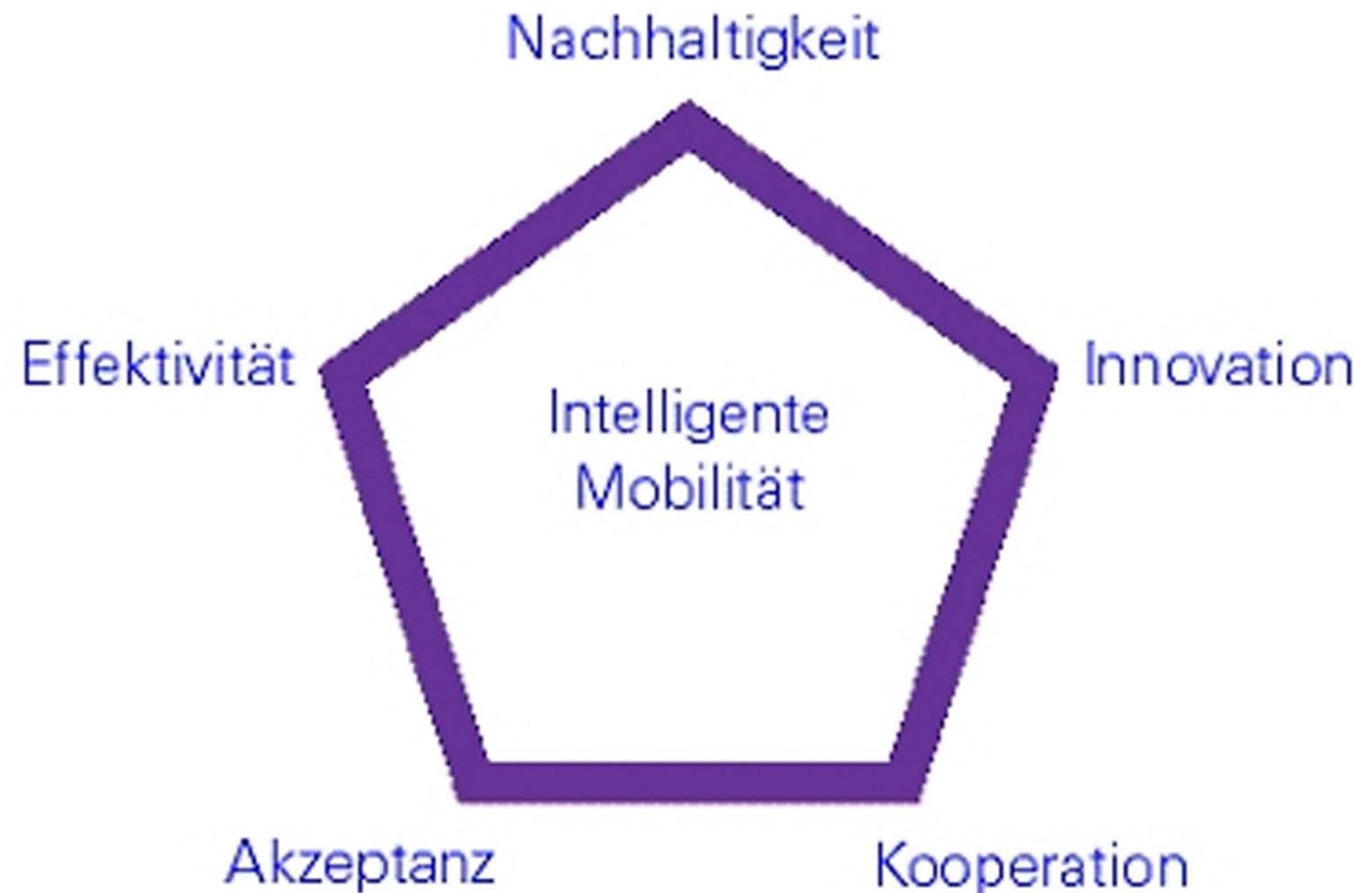
Aspekte, die vom Gehen abhalten (Nennungen Antwortkategorie "sehr störend")



Zielsetzungen für 2020 Masterplan Verkehr Wien 2003

Die städtische Verkehrspolitik ist mit zahlreichen widersprechenden Trends und Konflikten zwischen Wirtschafts- und Raumordnungspolitik sowie Umwelt- und Verkehrspolitik konfrontiert. Oft stehen diese Entwicklungen im Gegensatz zu den Zielen des Masterplans. Intelligente Innovationen sind gefragt, um die bevorstehenden Herausforderungen zu bewältigen und die Zielkonflikte zu lösen. Für die Mobilität gilt, dass in erster Linie folgende Punkte angepeilt werden:

- Verkehrsvermeidung im Sinne einer mobilitätssparenden Stadtentwicklung und Raumordnung mit hoher Lebens- und Erlebnisqualität in der Stadt
 - Verkehrsverlagerung durch Verhaltensänderungen
- Im Masterplan Verkehr 2003 sind folgende Ziele für die Verkehrsmittelaufteilung der Wienerinnen und Wiener für das Jahr 2020 festgelegt:
- Verminderung des motorisierten Individualverkehrs auf 25 Prozent aller Wege
 - Erhöhung des Radverkehrs möglichst rasch auf acht Prozent
 - Steigerung des öffentlichen Verkehrs von 34 auf 40 Prozent
 - Steigerung im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr
 - Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr von 35 zu 65 Prozent auf 45 zu 55 Prozent



Radfahren in Wien

Mehr Radverkehr bedeutet mehr Lebensqualität in der Stadt. Daher ist es das Bestreben der Stadt Wien, Radfahren noch attraktiver und sicherer zu machen und so den Radverkehrsanteil am gesamten Verkehrsaufkommen in Wien bis 2015 zu verdoppeln.



Der Radboom in Wien ist ungebrochen. Stetig wächst der Anteil der Radlerinnen und Radler in Wien. Im ersten Quartal 2014 wurden an vielen Zählstellen große Zuwächse gemessen. 2014 wird daher kräftig in den Ausbau der Radinfrastruktur investiert. Mehr als vier Millionen Euro stehen für Radanlagen in der Gesamtlänge von 16 Kilometern zur Verfügung. Dazu zählen beispielsweise ein Geh- und Radwege bei der U4-Station Margareten Gürtel oder ein Radweg in der Neuwaldegger Straße zwischen Waldegghofgasse bis Höhenstraße.



Das Erfolgsprojekt Citybike Wien bilanziert laufend mit neuen Rekordzahlen. Das Ergebnis des ersten Quartals 2014 weist die größte Steigerungsrate seit 2005 auf. Das Citybike Wien-Netz wird laufend ausgebaut. Derzeit stehen 116 Standorte mit rund 1400 Rädern zur Verfügung. In den nächsten Wochen werden weitere 400 neue Räder, in die bestehenden Standorte integriert, wodurch Verfügbarkeits- und Nutzungskomfort weiter erhöht werden.



Größte Bike-and-Ride-Anlage am Westbahnhof eröffnet

Der Westbahnhof zählt zu den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten Wiens. Dort wurde am 2. April 2014 eine "Fahrradgarage" für 480 Fahrräder eröffnet.

Mit der Erweiterung stehen nun 710 Radabstellplätze und damit mehr als dreimal so viele wie zuvor zur Verfügung. Errichtet wurde eine Doppelstock-Fahrradanlage.

Rad und Öffis kombinieren

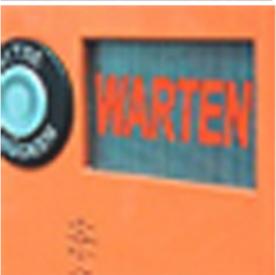
Die neue Bike-and-Ride-Anlage am Westbahnhof stellt eine deutliche Verbesserung am stark frequentierten Westbahnhof dar. Sie ermöglicht, verschiedene Verkehrsmittel leicht miteinander zu kombinieren.

Barrierefreiheit im Straßenverkehr

Barrierefreies Planen und Bauen ist ein besonderes Anliegen der Wiener Stadt- und Verkehrsplanung (siehe Ausstellung Barrierefreie Stadt Wien). Oft sind dabei aber gar nicht die großen, teuren Lösungen gefragt, sondern tragen gerade auch die "kleinen Dinge" dazu bei, die Alltagstauglichkeit und Sicherheit des öffentlichen Raums zu erhöhen: Blindenleitsysteme, Absenkung der Gehsteige, eine bessere Beleuchtung, erleichterte Querungsmöglichkeiten und vieles andere mehr können erheblich zu einer höheren Lebensqualität beitragen.



Barrierefreie Gehsteige



Akustische Signale an Kreuzungen



Blindleitsysteme und Poller



Baustellenabsicherung



Stiegen und Rampen



Behindertenparkplätze



Pilotprojekt Schwarzenbergplatz

Beim Umbau des Schwarzenbergplatzes wurde besonders genau auf die Bedürfnisse von blinden Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern Rücksicht genommen. Die Umgestaltung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Verein Blickkontakt. Für den gesamten Platzbereich wurde ein Blindenleitsystem entwickelt, das zu allen geregelten Übergängen und Straßenbahnstationen am Schwarzenbergplatz führt.

Mobilität in Wien - Was erwartet uns !

- VCÖ-Mobilitätspreis Wien

Unterwegs zur Arbeit & beruflich unterwegs
Unterwegs zur Ausbildung
Unterwegs zum Einkaufen
In der Freizeit unterwegs
Unterwegs im Urlaub
Wohnen und Wohnumfeld



- Mobilitätskarte "SMILE"

ab 2015 (377 Euro pro Jahr)

gilt für den Großraum Wien und kombiniert eine Vielzahl von Verkehrsdienstleistungen.

Ladestationen von Wien Energie für E-Bikes und E-Autos gratis Citybike

Erweiterung : Carsharing, Flughafentransfers, Taxis und Mietautos



Mobilität Zukunftsvision

- Fahrerlose „Pods“

Kabinen elektrisch fahren
bewegen sich auf Schienen
bis zu vier Personen
bis zu vier Personen



- Bus auf Schienen

teilnehmer können einfach
darunter durchfahren

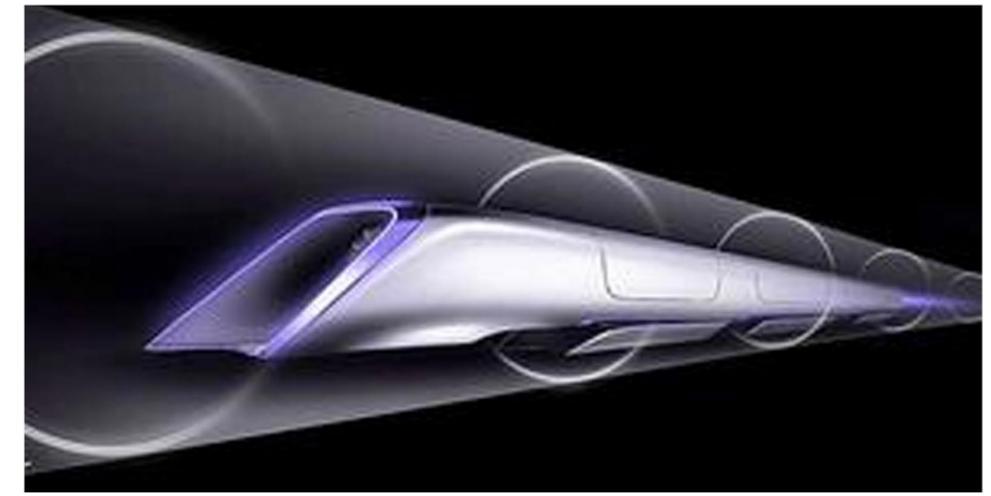
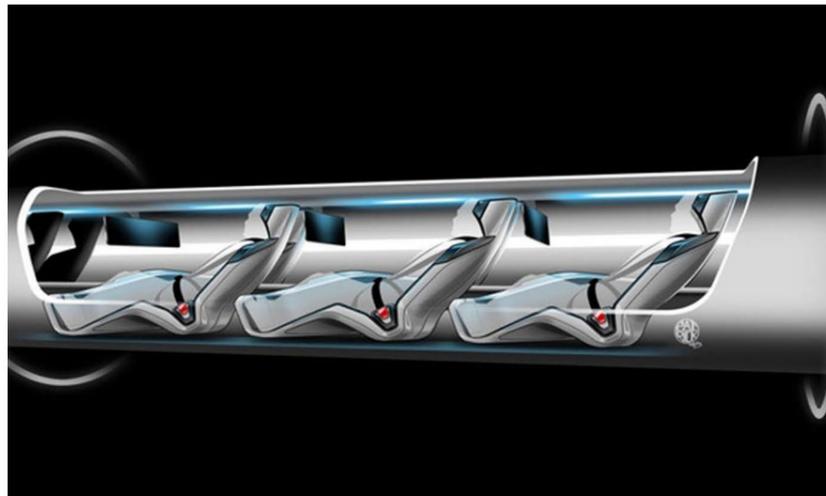
Transportmittel versperrt
nie den Weg



- Rohrpost

Kapseln auf Luftkissen

900 km/h durch eine Röhre



Quellenangaben:

<https://www.wien.gv.at/verkehr/stadtverkehr/barrierefreiheit/index.html>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/fussgaenger/befragung-2013/index.html>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/index.html>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/zielsetzungen/index.html>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/zielsetzungen/hauptziele.html>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/mpv/zielsetzungen/handlungsschwerpunkte.html>

<http://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/fahrplan/mobilitaetskarte.html>

QUELLENANGABE:

MOBILITÄT IN WIEN WAS ERWARTET UNS

<http://www.vcoe.at/de/netzwerk/vcoe-mobilitaetspreis>

<http://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/fahrplan/mobilitaetskarte.html>

<http://www.wienerlinien.at>

Mobilität Zukunftsvisionen

Pods

<https://wien2025.at/site/die-offentlichen-verkehrsmittel-der-zukunft/>

Bus auf Schienen

<http://www.sinoconcept.de/2013/09/02/luft-bus-die-zukunft-des-offentlichen-nahverkehrs/>

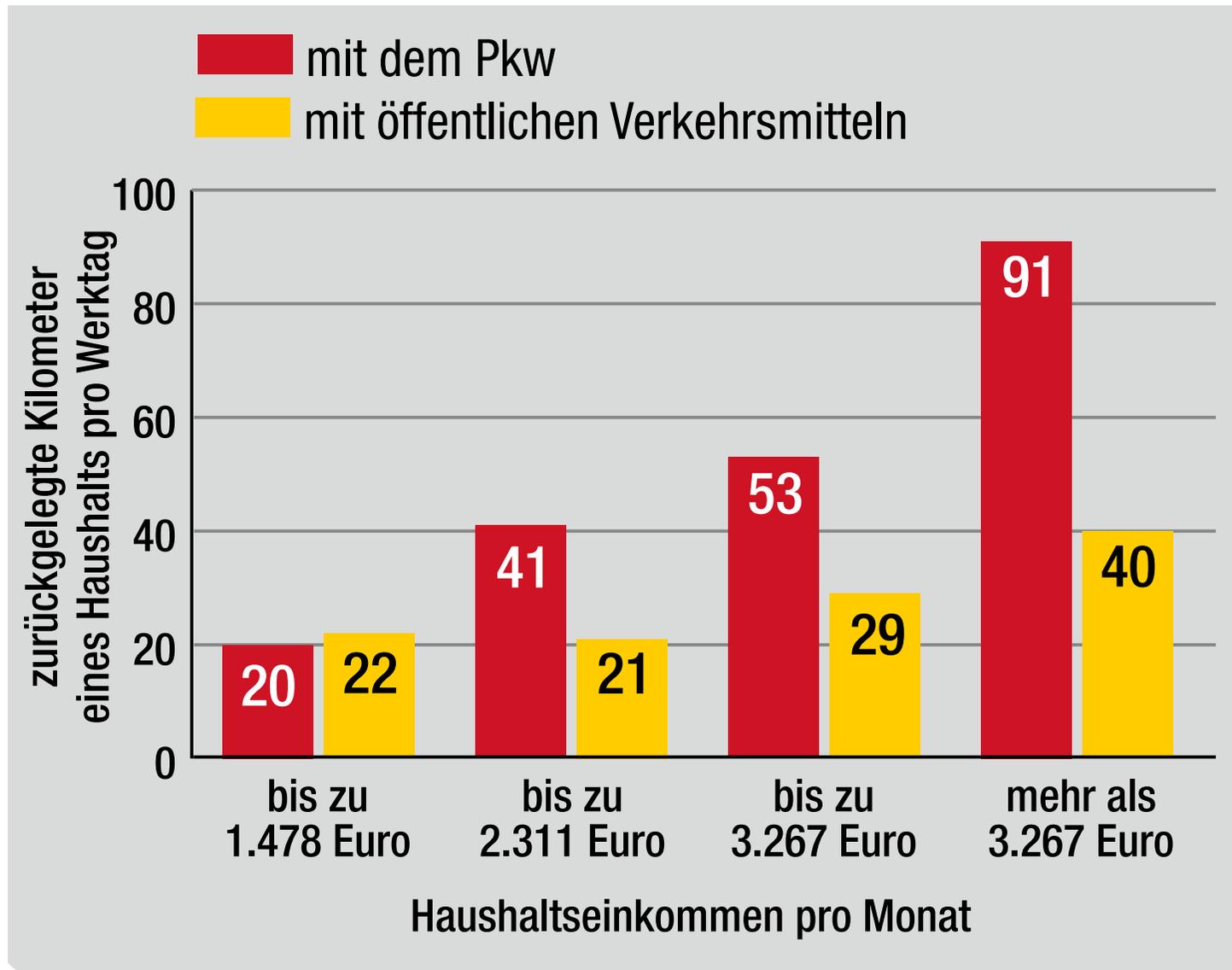
Rohrpost

<http://diepresse.com/home/leben/mode/kolumnezumtag/1443434/Die-menschliche-Rohrpost-als-Zukunft-des-Reisens>

Mobilität & soziale Aspekte

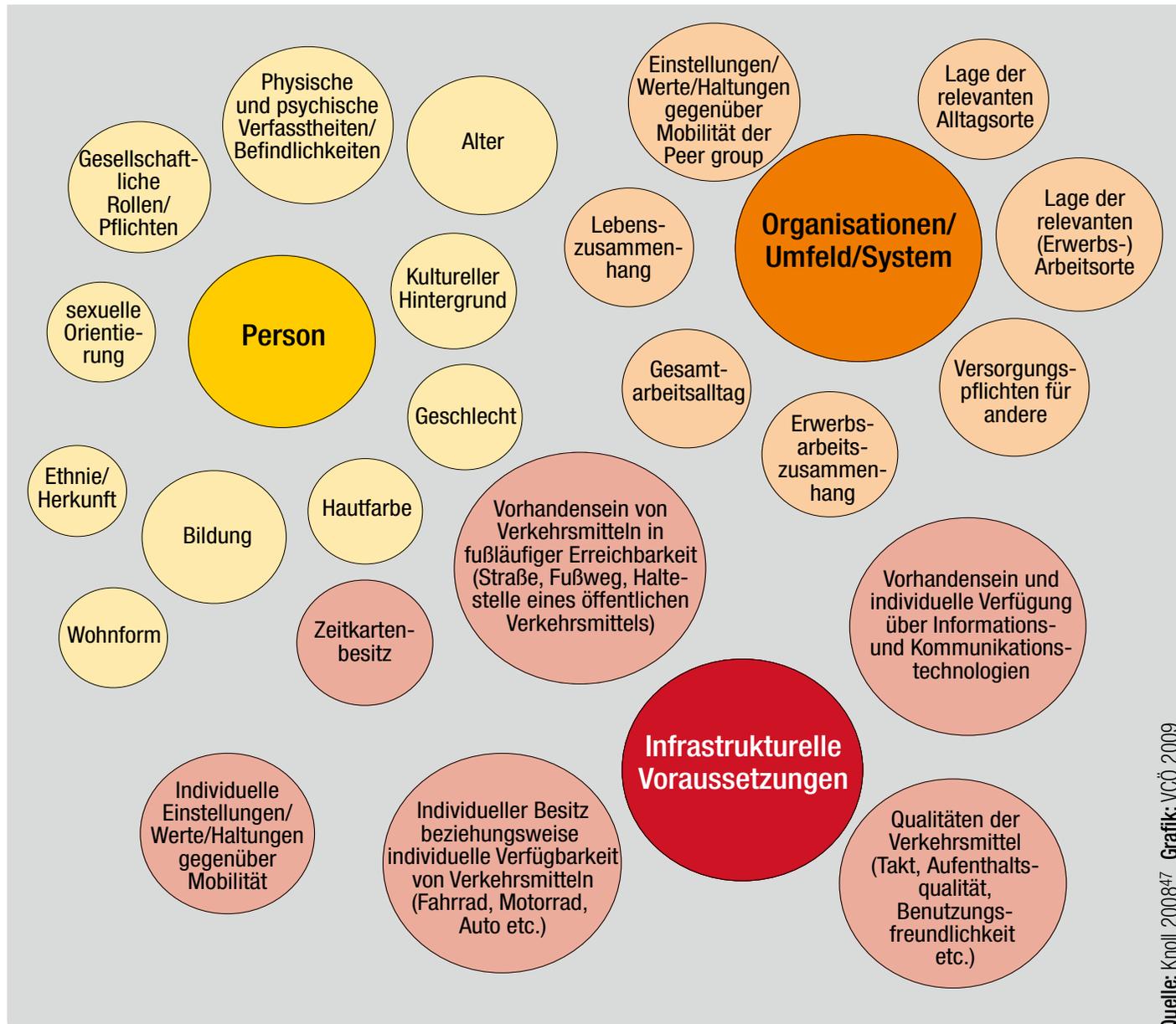


Mobilität ermöglicht soziales Leben



Wer viel verdient ist mehr unterwegs

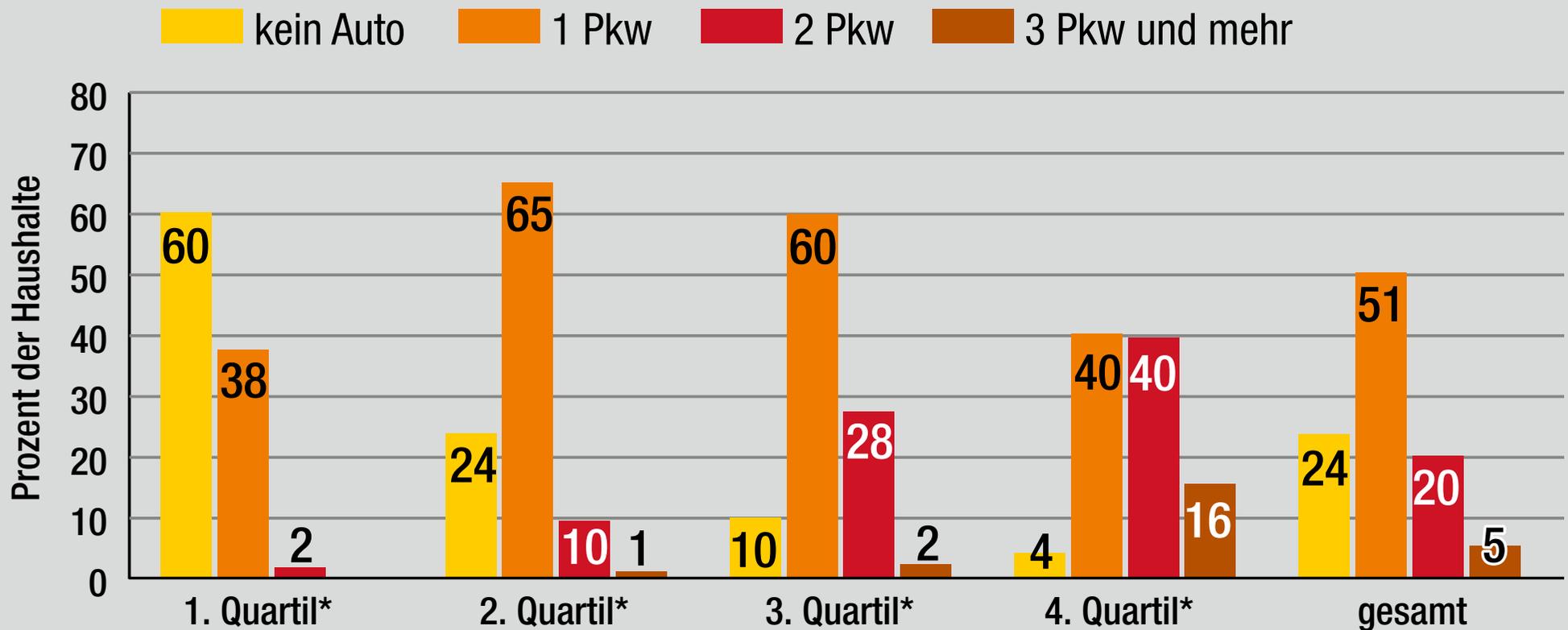
Mobilität ermöglicht soziales Leben



Quelle: Knoll 2008:47 Grafik: VCÖ 2009

Die sozialen Aspekte von Mobilität sind ein Vielschichtiges Phänomen

Einkommen und Siedlungsdichte verursachen Verkehrsausgaben



* Die Haushaltseinkommen der Haushalte in Österreich werden der Größe nach geordnet und in vier gleich große Gruppen (Viertel oder Quartile) geteilt. Im untersten oder einkommensschwächsten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den niedrigsten Haushaltseinkommen (erstes Quartil). Im einkommensstärksten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den höchsten Haushaltseinkommen (viertes Quartil).

Wer mehr Geld zur Verfügung hat, gibt mehr Geld für PKW aus

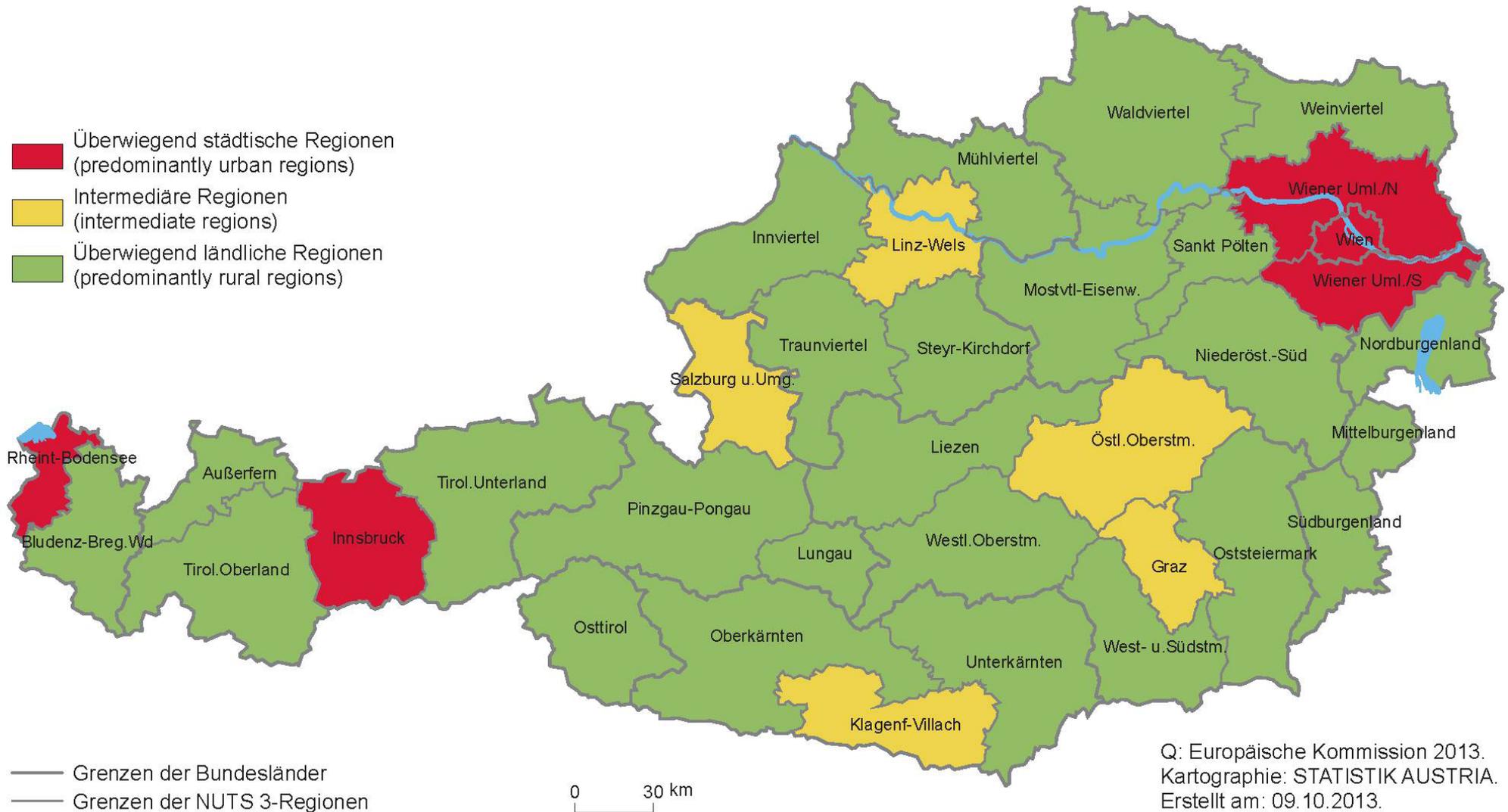
Einkommen und Siedlungsdichte verursachen Verkehrsausgaben

Verkehrsvariable	1. Quartil*	2. Quartil*	3. Quartil*	4. Quartil*
Pkw-Fahrzeugkilometer (in Millionen)	5.739	11.779	15.367	26.098
Öffentlicher Verkehr Personenkilometer (in Millionen)	4.526	4.329	5.877	8.218
Pkw-Fahrleistung pro Haushalt und pro Werktag (in Kfz-Kilometer)	20,2	40,8	52,9	90,7
Öffentlicher Verkehr Verkehrsleistung pro Haushalt und pro Werktag (in Personenkilometer)	21,7	21,2	29,0	40,4
Verkehrsausgaben Pkw (in Millionen Euro)	1.261	3.320	4.752	7.374
Verkehrsausgaben Öffentlicher Verkehr (in Millionen Euro)	153	159	172	177

* Die Haushaltseinkommen der Haushalte in Österreich werden der Größe nach geordnet und in vier gleich große Gruppen (Viertel oder Quartile) geteilt. Im untersten oder einkommensschwächsten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den niedrigsten Haushaltseinkommen (erstes Quartil). Im einkommensstärksten Viertel der Haushalte befinden sich demnach jene 25 Prozent der Haushalte in Österreich mit den höchsten Haushaltseinkommen (viertes Quartil).

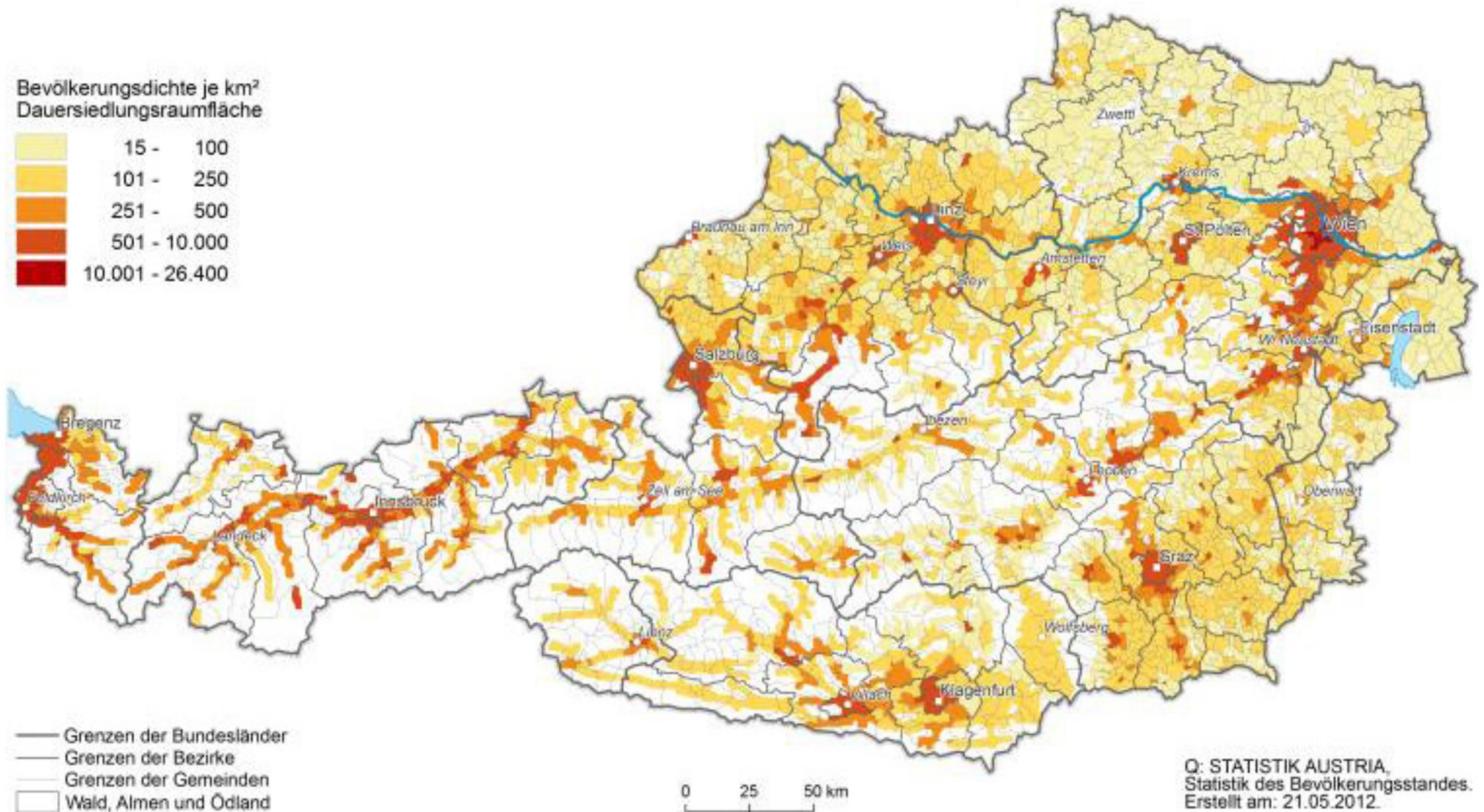
Verkehrsleistung steigt mit dem Einkommen der Haushalte

Einkommen und Siedlungsdichte verursachen Verkehrsausgaben



Stadt- Land Typologie der Europäischen Kommission nach NUTS 3- Regionen

Einkommen und Siedlungsdichte verursachen Verkehrsausgaben



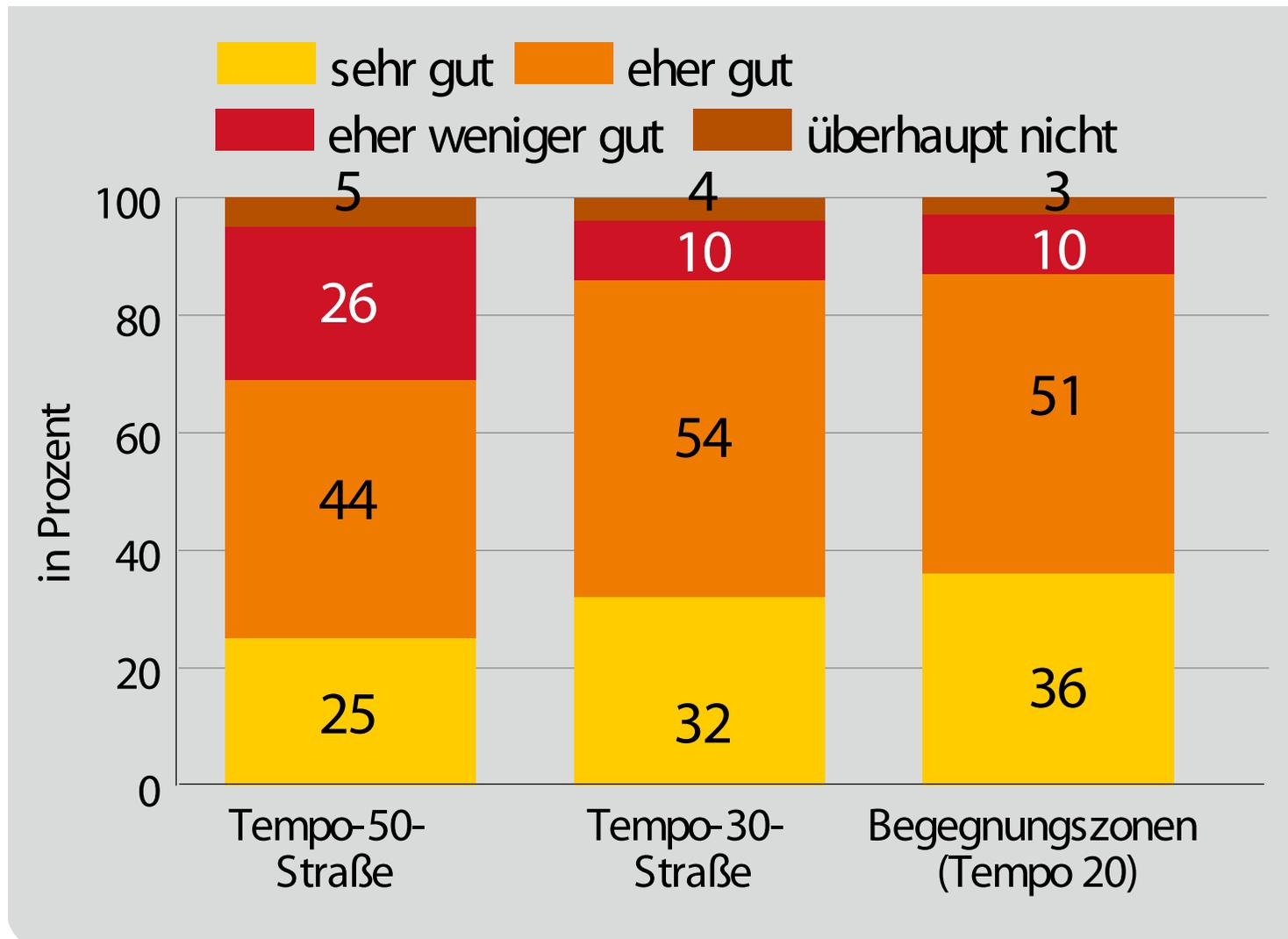
Bevölkerungsdichte berechnet auf die Dauersiedlungsraumfläche am 1.1.2012 nach Gemeinden

Straße als sozialer Raum

Die Motorisierung unserer Gesellschaft seit Mitte der 1950er-Jahre hat Straßen von Orten der Begegnung zu Pkw-Verkehrsflächen verkommen lassen. Wohnstraßen, Begegnungszonen und Shared Space versuchen das wieder zu korrigieren.

Straße als sozialer Raum

Gefühl der Integration ist in Begegnungszonen groß



Ein Großteil der Bewohner/ innen von Begegnungszonen fühlt sich in ihrer Straße integriert

Was ist Car Sharing?

Beim Car Sharing nutzen viele Menschen wenige Autos. Ein Carsharing Auto kann acht bis 15 private Autos ersetzen kann. Carsharing hilft, Platz zu schaffen für Bäume und Grünoase. Das spart Parkraum und Rohstoffe, schont die Umwelt und führt zu ökologisch sinnvollerem Handeln, da alternative Verkehrsmittel stärker einbezogen werden. Schöner Nebeneffekt, der eigene Geldbeutel wird auch noch entlastet.

Carsharing In Österreich

In Österreich nutzen immer mehr Menschen Carsharing. Bei gewerblichen Anbietern die Fahrzeuge gegen eine Jahresgebühr und einen Kilometer- oder Zeittarif an Selbstbedienungsstationen ausgeliehen werden. Ein privater Anbieter hingegen setzt auf die Mittlerrolle zwischen jenen, die ein Auto haben, und denen, die eins brauchen.

Von 1997 bis 2011 war Denzel alleiniger Anbieter für Carsharing in Österreich. Die Denzel Mobility CarSharing GmbH wurde als Joint Venture der DENZEL Gruppe und der Mobility CarSharing Schweiz 2008 gegründet und ist heute führender Carsharing-Anbieter in Österreich. Mit August 2012 erfolgte nach der Übernahme durch Zipcar Inc. die Änderung des Firmennamens in Zipcar Austria GmbH. Ende 2011 erweiterte car2go um den Standort Wien. Im Stadtgebiet sind 700 Fahrzeuge verteilt.

Großes Potenzial für Carsharing in Österreich

Bundesland	Anzahl der Haushalte mit mehr als einem Auto
Kärnten	36 Prozent
Niederösterreich	35 Prozent
Burgenland	33 Prozent
Oberösterreich	33 Prozent
Steiermark	32 Prozent

Gerade bietet sich Carsharing als Alternative zum Zweitwagen an.

Carsharinganbieter in Wien

- [CarSharing.at](#) (Carsharing Anbieter)
- [Car2Go](#) (Free-Floating-Carsharing)
- [Flinkster](#) (Carsharing Anbieter)
- [Caruso](#) (Privates Carsharing)
- [carsharing 24/7](#) (Plattform für Carsharing unter Privatpersonen)

Carsharing.at

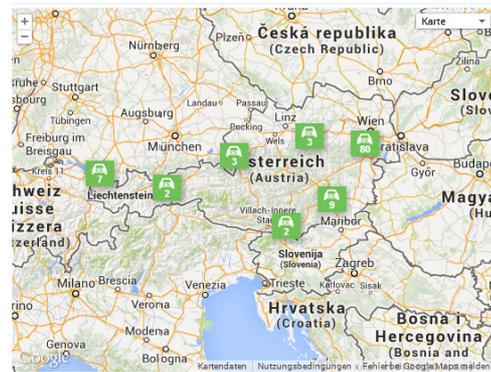
Das Unternehmen bietet aktuell rund 200 Fahrzeuge über 100 Standorten in Wien, Innsbruck, Salzburg, Graz sowie weiteren Städten zu stunden- und kilometerbasierten Tarifen an. Kooperationen mit öffentlichen Verkehrs-Anbietern wie zum Beispiel den ÖBB, den Wiener Linien und Betreibern öffentlicher Verkehrsmittel in den Bundesländern komplettieren das Mobilitätskonzept



Fahrzeuge stehen entweder frei auf den Straßen Wiens oder an Carsharing-Stationen auf reservierten Stellplätzen zur Verfügung. Die Stellplätze sind auf den Internetseiten der Carsharing-Unternehmen abrufbar.



Die Standorte von CarSharing in Wien



Die Standorte von CarSharing in Österreich

Carsharing .at Tarif

Fahrzeug-Kategorie	Auto Modelle	Pro stunde €	24 Stunde €
Economy (Mitsubishi Colt)		8	90
City(Fiat 500)		8	90
Combi(Renault mMegane)		9	110
Comfort(BMW 1 er)		10	120
Transport(Nisan Primastar)		11	130
Minivan(Ford Galaxy)		12	135

Free Floating Car Sharing:

Seit Dezember 2011 ist mit car2go ein Free-Floating-System in Wien tätig, das sich in einigen Punkten vom klassischen Carsharing unterscheidet:

- Autos ohne fixe Standplätzen innerhalb einer definierten Zone
- Für spontane Nutzung - Reservierung und damit Planbarkeit 15 Minuten im Voraus
- Einwegfahrten möglich; Rückgabe innerhalb des Geschäftsgebiets

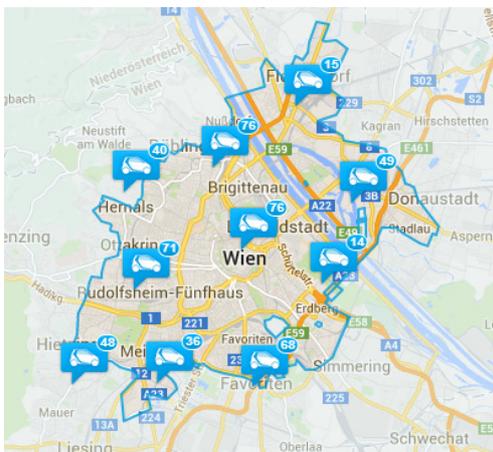
Alles-inklusive-Zeittarif bei Kurzstrecken (ohne Kilometertarif)

.Car 2 Go

Bei Car2go kann man 600 Smarts fast im gesamten Stadtgebiet ausborgen und abstellen, eine Reservierung ist nicht notwendig. Man kann das Fahrzeug auf jedem zugänglichen Parkplatz innerhalb des car2go Geschäftsgebiets abstellen. Eine Besonderheit stellen Parkplätze dar, für die nur in bestimmten Zeiträumen (z.B. werktags von 9-12 Uhr) ein Park- oder Halteverbot gilt. Auf solchen Stellplätzen darf das Fahrzeug zu keinem Zeitpunkt geparkt werden, also auch nicht außerhalb der auf den Verbotsschildern festgelegten Zeiträume. Die maximale Mietzeit eines einzelmietvertrages beträgt 48 Stunden.

Seit 1. August 2012 bietet car2go sein innovatives Carsharing-Angebot auch auf dem Flughafen Wien an. Das bedeutet, dass Inhaber der car2go-Membercard einen der zahlreichen Leih-Smarts auch vom Flughafen Wien abholen oder dort abstellen können.

Am Flughafen Wien findet man die Flotte von car2go in der VIP-Zone des Decks 3 im Parkhaus 4, wo die Fahrzeuge nicht nur geparkt werden dürfen, sondern auch an- und abgemietet werden können.



Die Standorte von Car2Go in Wien

Flinkster

Nach Car2go und Carsharing.at gibt es in Wien einen dritten Carsharinganbieter. Flinkster, eine Tochterfirma der Deutschen Bahn, hat die Zentrale am Westbahnhof geöffnet. Weitere Standorte in 18 Bezirken sollen folgen.

Die ersten Flinkster-Fahrzeuge stehen am Westbahnhof bereit. Der Mietpreis liegt bei einem Euro in der Stunde liegen, dazu kommen noch mindestens 18 Cent für jeden gefahrenen Kilometer. Reserviert wird der Wagen im Internet oder telefonisch.



Neues Car-Sharing Modell: Das Privatauto gegen Geld verleihen

carsharing 24/7

Schon seit Jun 2012 ermöglicht „carsharing 24/7“ den privaten Autoverleih. 210 Personen bieten dort derzeit ihre Fahrzeuge zur Mitnutzung an, 80 davon in Wien. Die Fahrzeugbesitzer bestimmen, wann und an wen sie ihr Auto verleihen. Die Gebühr wird ebenfalls von den Autobesitzern festgelegt, die Plattform empfiehlt 20 bis 40 Euro pro Auto und pro Tag.



Die Standorte von Carsharing 24/7 in Wien

Wie funktioniert Carsharing?

Carsharing.at:

- Reservieren: Zugang durch elektronische Autoschlüssel der Carsharing-Card, die Reservierung verläuft über das Internet oder Handy. Für die Buchung steht ein Boardcomputer zur Verfügung um die Fahrt zu beenden.



- **Einsteigen:** Fahrzeug am gewünschten Standort abholen. Öffnen des Fahrzeuges indem man die Carsharing-Card an den Checkpoint auf der Windschutzscheibe hält. Das Fahrzeug öffnet sich und die Reservierungsdaten werden am Boardcomputer angezeigt. Die Fahrzeugschlüssel und Autopapiere liegen im Handschuhfach.
- Losfahren!
- Tanken: Die Kosten für den Treibstoff sind in den Tarifen bereits enthalten. Es kann bei bestimmten Tankstellen ohne Bargeld getankt werden. Beim Abziehen des Zündschlüssels, beim Abziehen der Tankkarte wird ein Pin-Code angezeigt. Der Tank muss bei Beendigung der Fahrt mindestens bis zu einem Drittel gefüllt sein.
- Fahrt beenden: Fahrzeug am reservierten Platz wieder abstellen und die Karte wieder an den Checkpoint halten und das Fahrzeug schließen. Die Fahrdaten werden an die Zentrale weitergeleitet und am Monatsende eine Rechnung per Post oder Email zugestellt.

Car to Go:

Funktioniert im Prinzip genauso mit dem Unterschied, dass die Fahrzeuge nicht reserviert werden müssen. Es kann einfach ein Car to Go Fahrzeug auf der Straße gefunden werden oder per Google Maps aufgerufen werden.



Zukünftiges Modell:

Stadtcar: Erdgasbetriebener Kleinwagen mit 4 Sitzern im Free- Floating System zu günstigeren Tarifen befindet sich noch in Arbeit. Stadtcar verschiebt den geplanten Beginn auf unbestimmte Zeit

Was spricht dafür?



Vorteile:

- Flexibel
- Entlastung der Umwelt
- Platzschaffung
- günstiger als eigener Autobesitz
- keine zusätzlichen Parkgebühren



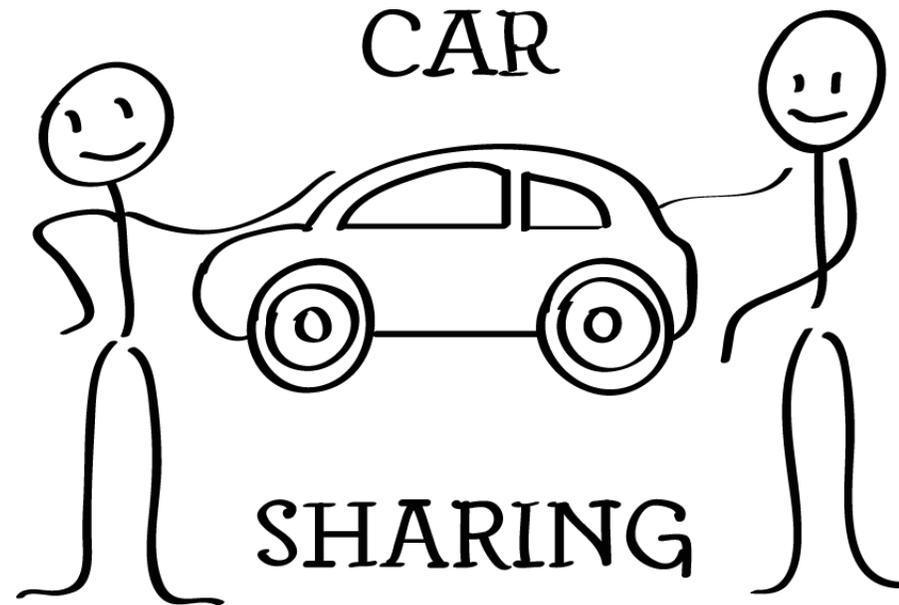
- Alternative zu den Öffentlichen Verkehrsmitteln
- Fahrzeug überall abstellbar, passt in jede Lücke (bei Car to Go)
- Man muss sich nicht um Service, Versicherung etc. kümmern

Quellen:

<https://www.car2go.com/de/wien/>

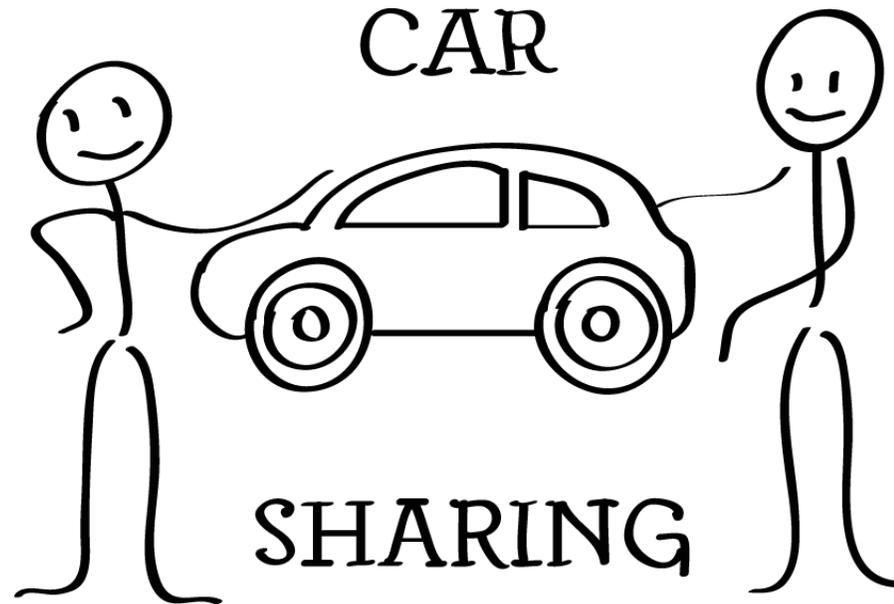
<https://www.carsharing.at/de/pub/>

<https://www.wien.gv.at/verkehr/kfz/carsharing/wissenswertes.html>



Car Sharing ist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile.

Car Sharing erlaubt anders als herkömmliche Autovermietungen ein kurzzeitiges, ja minutenweises Anmieten von Fahrzeugen.



Auf Deutsch: AUTOTEILEN oder
GEMEINSCHAFTSAUTO

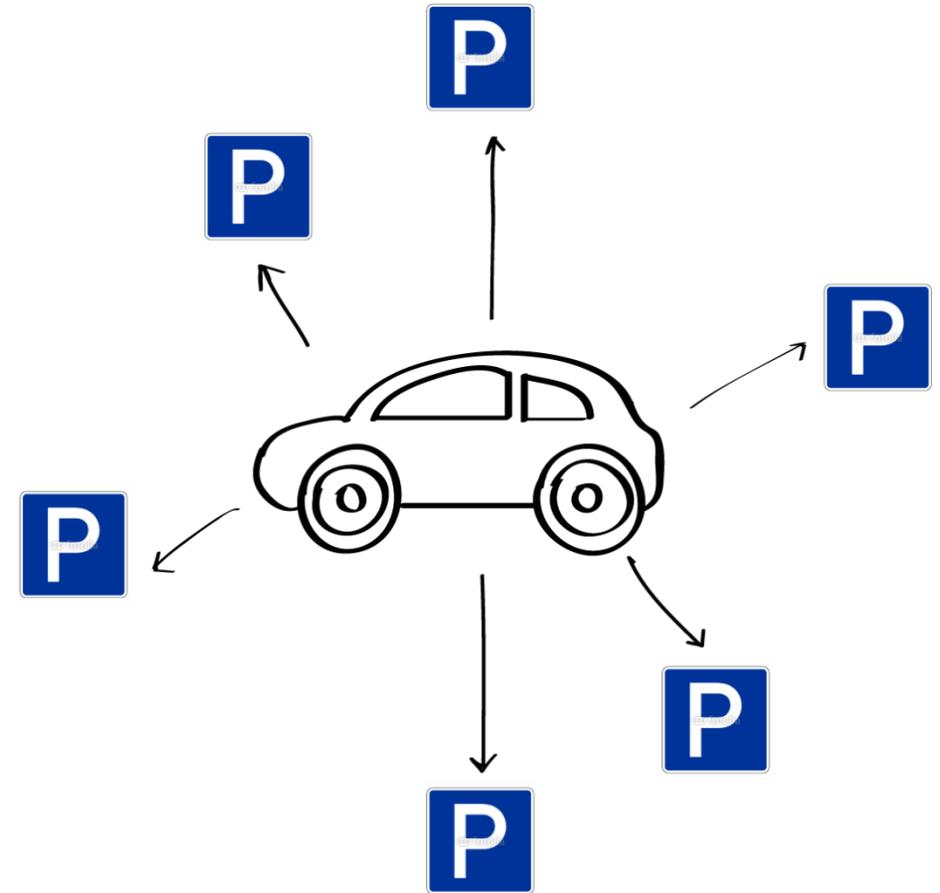
Bereits **1975** taucht der Begriff in einer Artikelüberschrift in der Londoner Times auf.

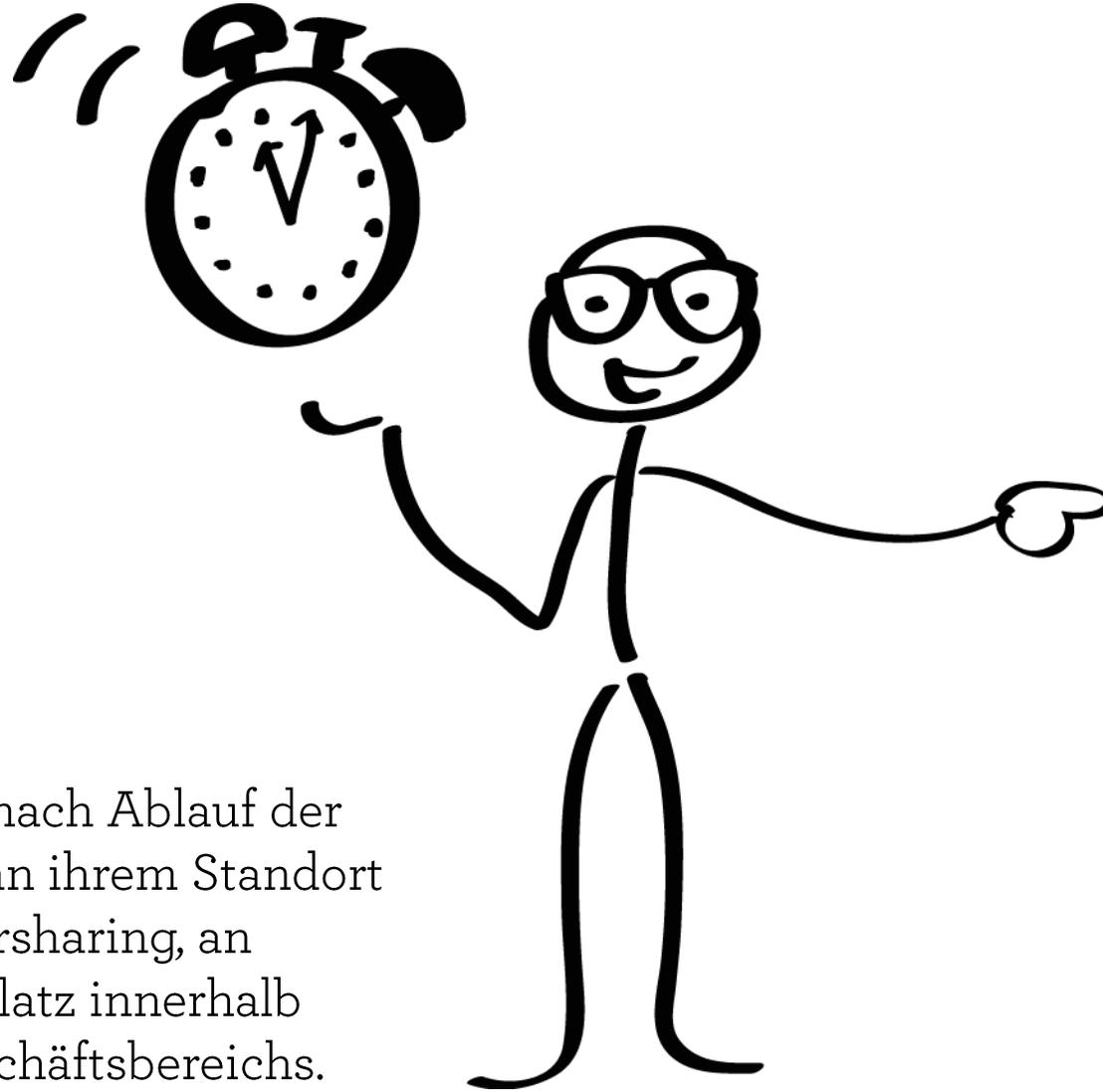
Das Experiment begann **1977** in **Ipswich (England)**, war jedoch eher eine Mitfahrzentrale als ein Dienst, Autos von mehreren Fahrern nutzen zu lassen.

Die Fahrzeuge einer Carsharing-Organisation sind entweder auf fest angemieteten Parkplätzen über eine Stadt oder einen größeren Ort verteilt oder parken frei (free floating) im öffentlichen Parkraum.

Die festen Mietstationen befinden sich häufig an Verkehrsknotenpunkten des öffentlichen Verkehrs wie Bahnhöfen, Tramknoten, Endstationen von Buslinien usw., wo sie von den Mitgliedern gut erreichbar sind.

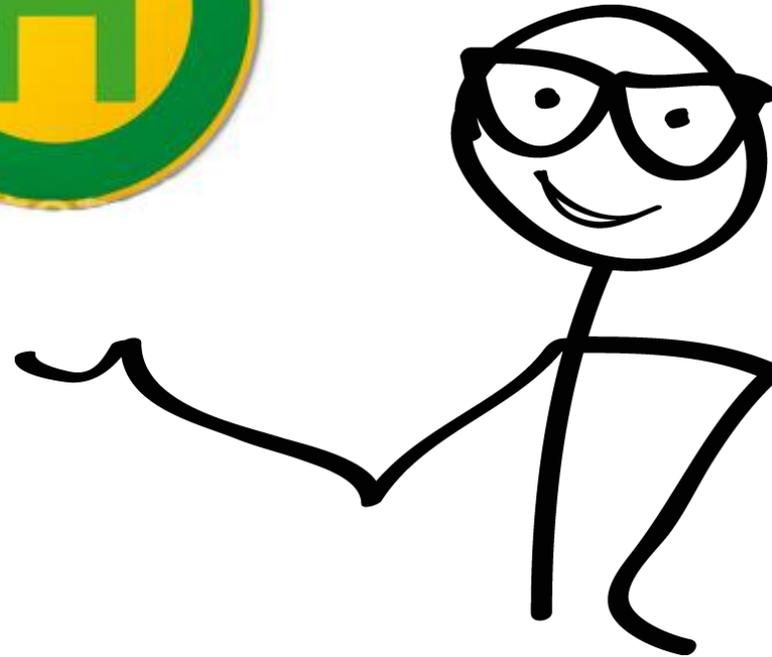
Die vorab reservierten Fahrzeuge werden meist benutzt, um von diesen Knotenpunkten aus abgelegene Ziele zu erreichen.





Die Fahrzeuge müssen nach Ablauf der gebuchten Zeit wieder an ihrem Standort bzw., beim flexiblen Carsharing, an einem beliebigen Parkplatz innerhalb des fest definierten Geschäftsbereichs.





Carsharing funktioniert also nur bei einem **gut ausgebauten öffentlichen Verkehr** und ist ein Mittel der „kombinierten Mobilität“. Es kann und will den öffentlichen Verkehr nicht ersetzen.

Ablauf einer Autobenutzung

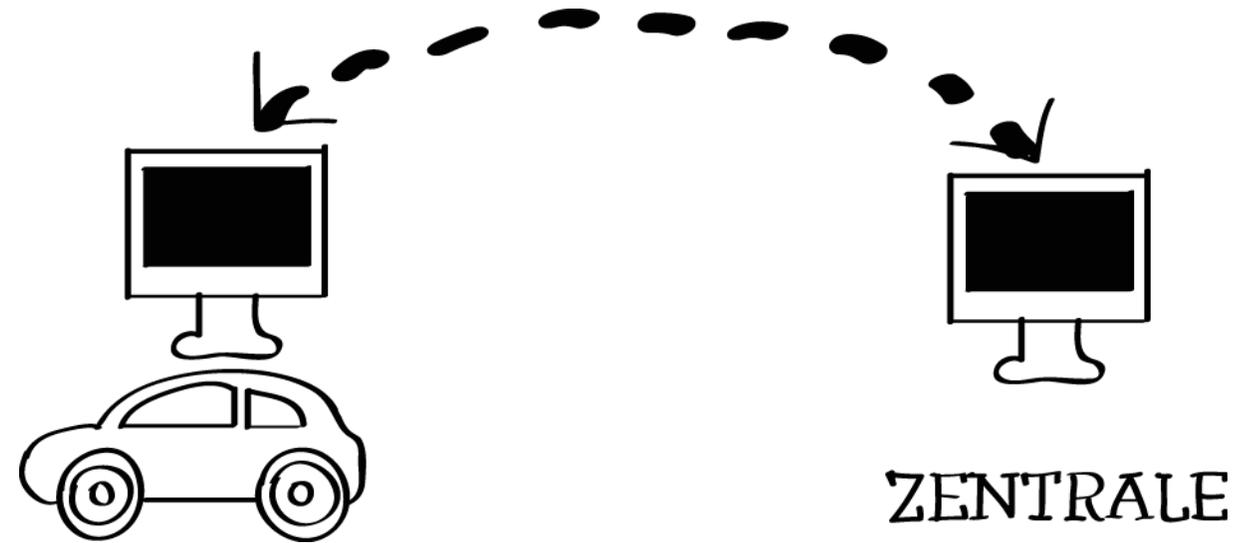
Die Größe der Carsharing-Organisationen ist sehr unterschiedlich. Entsprechend werden die verschiedensten Systeme zur Reservierung eingesetzt, von den einfachen mit Schlüsselkästen und manueller Buchung bis hin zu hochkomplexen computergestützten Lösungen mit GPS-Ortung.

Bei den größeren Organisationen ist heute die automatische Buchung über Internet oder Telefoncomputer rund um die Uhr üblich.



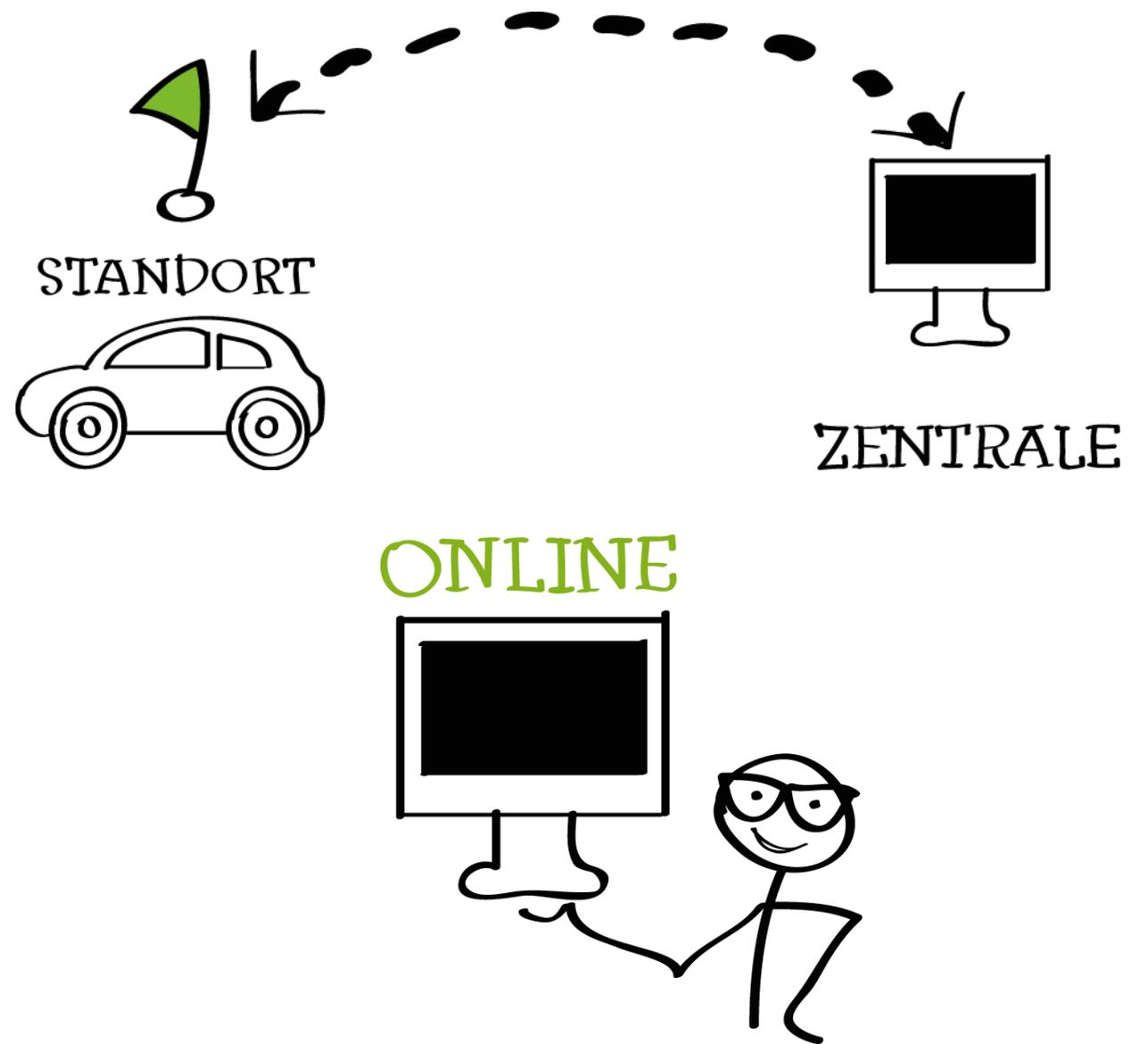
Die Fahrzeuge größerer Organisationen sind heute mit **Bordcomputern** ausgerüstet, die automatisch mit der Zentrale synchronisiert werden. Die Bordcomputer geben das Fahrzeug den Berechtigten für die gebuchte Zeitspanne frei.

Solche Systeme sind bei größeren Organisationen nicht nur **effizienter** als manuelle Buchungen, sondern auch **notwendig**, um Missbrauch zu verhindern.



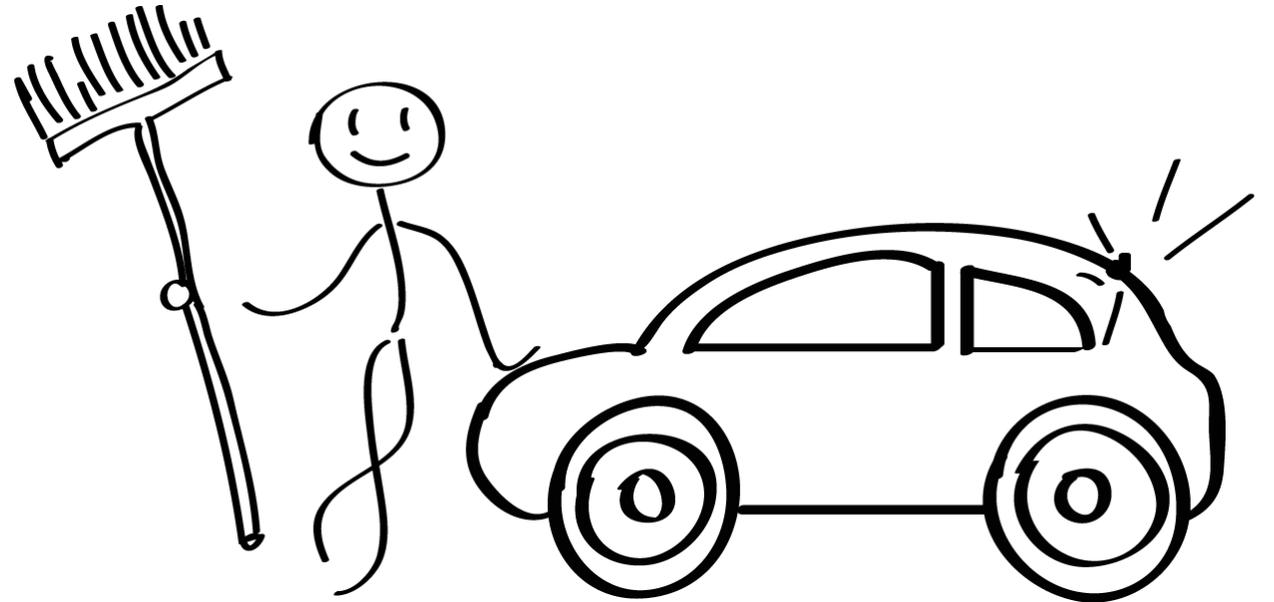
Bei den **nicht stationsgebundenen** Modellen meldet das Auto seinen Standort an die Zentrale.

Die Kunden können sich online ein Fahrzeug suchen. Die Mietdauer muss nicht vorab festgelegt werden.



Bei **stationsbasierten** Systemen sind die Teilnehmer für die rechtzeitige Rückgabe der Fahrzeuge am richtigen Ort und in sauberem Zustand selbst verantwortlich.

Insbesondere bei verspäteter Rückgabe werden mitunter **hohe Strafen** gefordert, weil sich die nachfolgenden Teilnehmer darauf verlassen, ihr gebuchtes Fahrzeug am Standort vorzufinden.

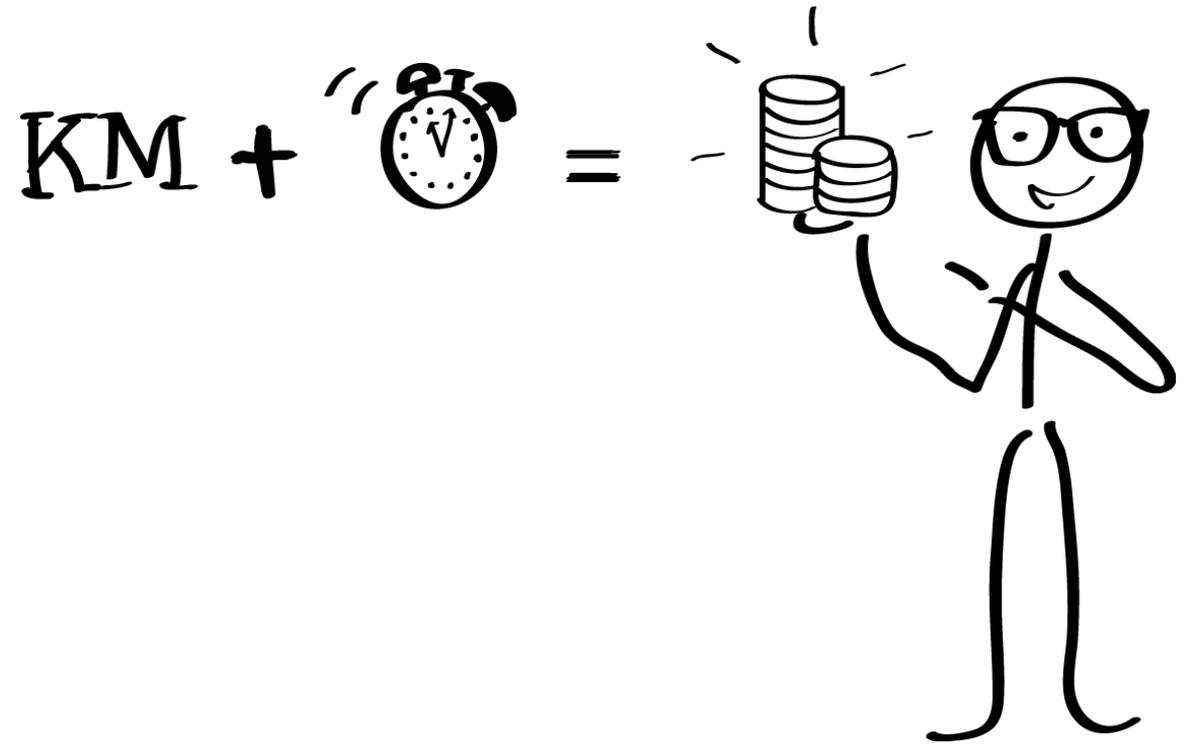


Viele Organisationen betreiben Callcenter, wo **Pannen** oder **Notfälle** gemeldet werden müssen. Sie organisieren gegebenenfalls Ersatzfahrzeuge.



Vom Bordcomputer wird ebenfalls die **Abrechnung** ausgelöst. Verrechnet werden meist Gebühren für die Anzahl der **gefahrenen Kilometer** und für die **Benutzungsdauer**.

Die Kosten für Treibstoffe, Verbrauchsmittel, Reinigung, Versicherung etc. sind in der Regel in die Preise **integriert**. Meist werden auch vergünstigte Tages-, Wochen- und Monatspauschalen angeboten.



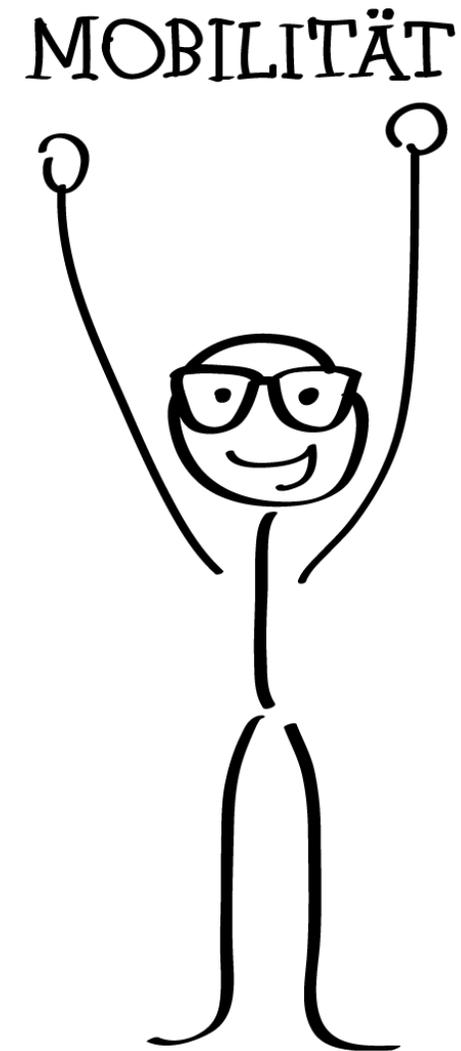
Carsharing ist **preisgünstiger** als der Betrieb eines eigenen gleichartigen Fahrzeugs, solange die jährlich gefahrenen Kilometer und Nutzungszeiten unter der Rentabilitätsschwelle liegen.

Diese ist bei den einzelnen Anbietern unterschiedlich, meist zwischen 10.000 und 20.000 Kilometern pro Jahr. Die Stiftung Warentest kam in einer Modellrechnung mit 5.000 Jahreskilometern auf Kosten von **138 Euro** pro Monat, mit einem eigenen Wagen dagegen auf **206 Euro** pro Monat.



Mit Carsharing kann eine umfassende **Mobilität** gewährleistet werden, die das Auto als **Ergänzung** zu öffentlichem Verkehr, Fuß- und Fahrradverkehr versteht.

Dadurch werden diese Verkehrsträger gefördert, und der Straßenverkehr insgesamt **entlastet**. Vor allem in städtischen Wohnquartieren, wo nicht für alle Fahrzeuge ein **Parkplatz** zur Verfügung steht, kann Carsharing eine Entlastung bringen.



Bei fast keinem Anbieter ist es für den Benutzer möglich, das Auto zu „**personalisieren**“, er kann also beispielsweise keine Ziele im Navigationssystem oder Stationen im Radio dauerhaft speichern.

In der Regel müssen selbstverschuldete Verunreinigungen bei Mietende beseitigt werden, damit der nächste Nutzer ein sauberes Auto vorfindet.



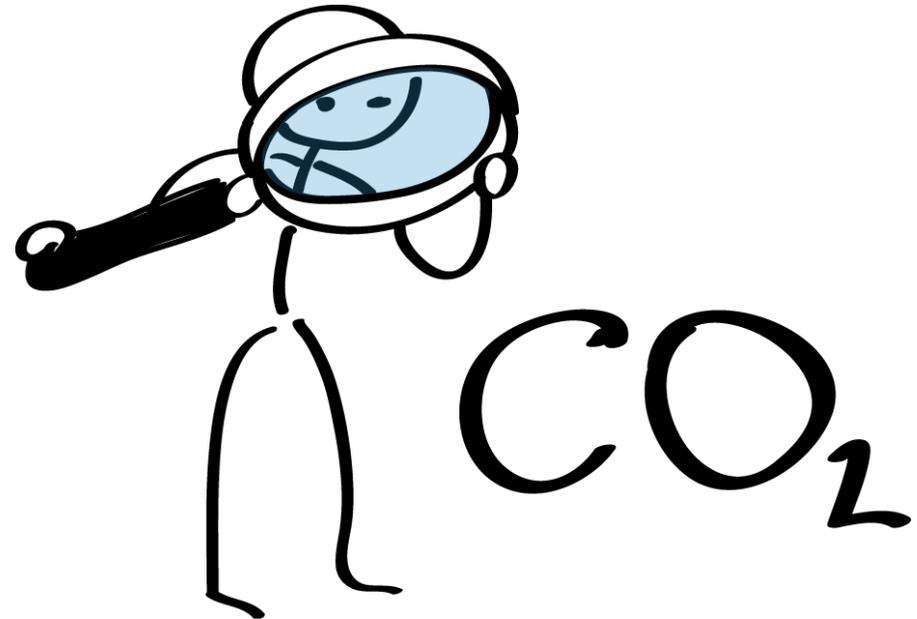
Benötigte Zusatzausstattung wie beispielsweise Kindersitze muss der Benutzer häufig **selbst** mitbringen.

Für längere Strecken wie etwa Urlaubsfahrten sind die Kosten in der Regel **höher** als bei anderen Verkehrsmitteln.



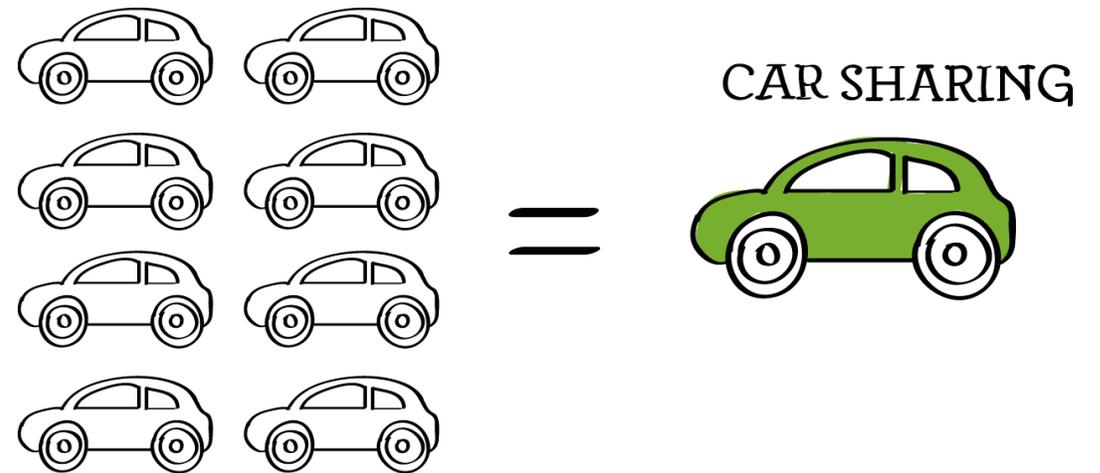
Mehrere Studien weisen auf eine **bessere Umweltbilanz** gegenüber privaten Autos hin. So sind die im CarSharing eingesetzten Fahrzeuge in der Regel deutlich **neuer** als Privatfahrzeuge und profitieren daher früher von der technologischen Entwicklung.

Laut dem Bundesverband CarSharing liegt der durchschnittliche CO₂-Ausstoss pro Kilometer um **16 Prozent** unterhalb dessen von Privatfahrzeugen.



Zudem würden viele CarSharing-Kunden auf ein eigenes Auto verzichten, wodurch der Flächenverbrauch sinkt und weniger Fahrzeuge hergestellt würden.

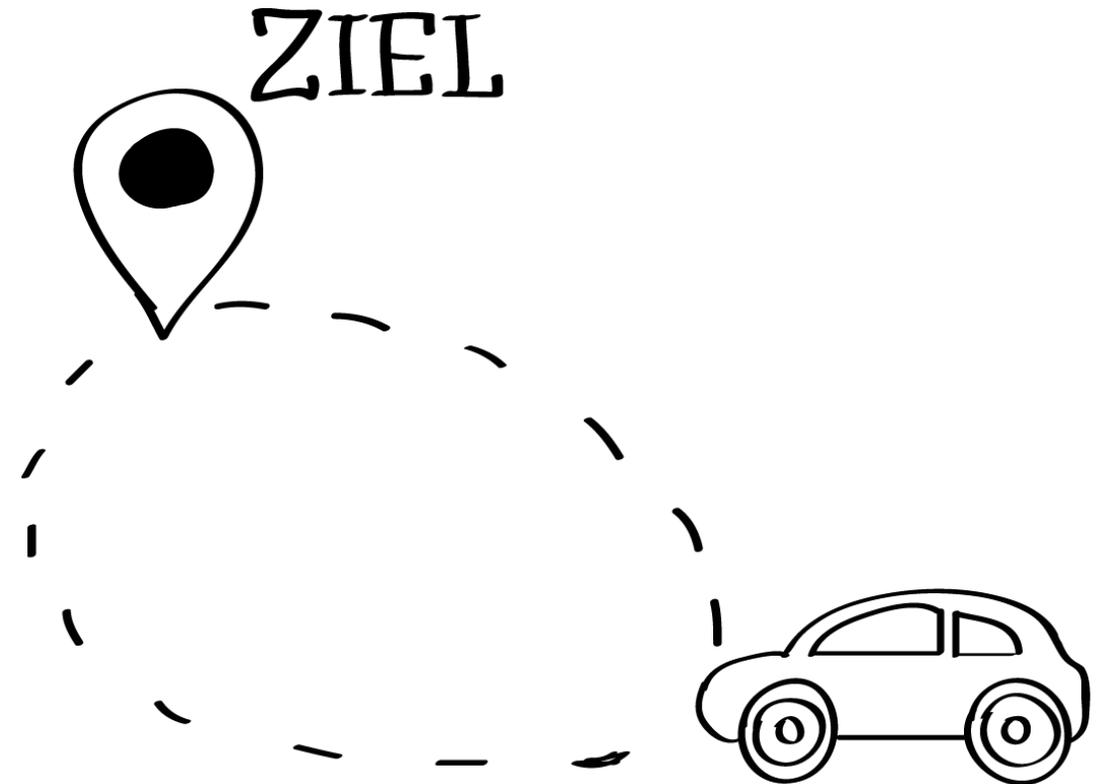
Ein CarSharing-Fahrzeug ersetze im Durchschnitt **vier** bis **acht** private PKW. Zudem fördere CarSharing die Nutzung von anderen Verkehrsträgern wie dem Fahrrad, Bahnen und Bussen, da bei einer Fahrt mit einem Carsharing-Auto der Anteil der Fixkosten an den Gesamtkosten deutlich geringer ist als bei einem privaten PKW.



Es gibt unterschiedliche Modelle für die **Stationierung** der Fahrzeuge:

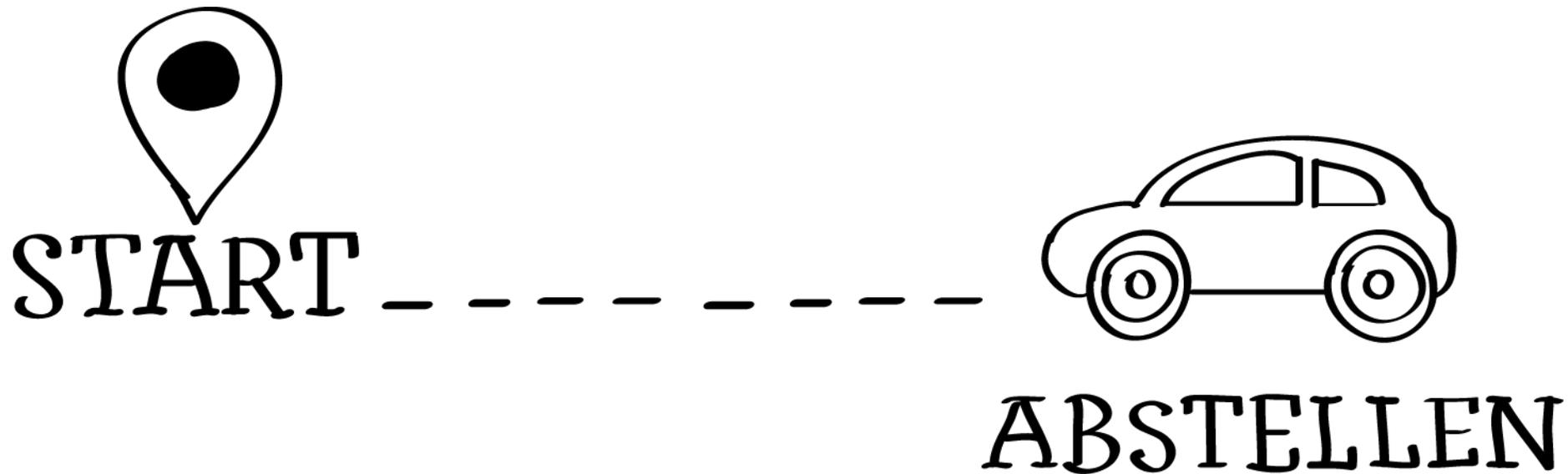
fester Parkplatz (stationsbasiertes System)

Das Fahrzeug muss immer wieder an den Ort zurückgebracht werden, an dem es abgeholt wurde. Dort hat es einen **reservierten** Parkplatz, der nicht von anderen benutzt werden darf. Diese befinden sich meistens auf **Privatgrundstücken**; in einigen Städten werden dafür aber auch öffentliche Parkplätze reserviert und einem Carsharing-Anbieter zur Verfügung gestellt, der dann den Parkplätzen bestimmte Autos zuordnen kann.



beliebige Parkplätze im öffentlichen Raum (free-floating Carsharing)

Das Fahrzeug hat **keinen festen Standort**, sondern steht auf einem öffentlichen Parkplatz dort, wo es der vorherige Nutzer abgestellt hat. Der Betreiber übermittelt dem Halter die Standorte oder zeigt diese auf **Internetseiten** an. Mehrere Anbieter erlauben das Abstellen im gesamten Geschäftsgebiet, andere beschränken das Abstellen auf Parkraumquartiere.



Die erste dokumentierte Carsharing-Organisation ist die Schweizer **Selbstfahrendergenossenschaft (SEFAGE) in Zürich 1948.**

Bereits in den **1960er** Jahren sind im Zusammenhang mit Studien zur zukünftigen, computergestützten Verkehrssteuerung Konzepte von Carsharing entstanden.

1988 wurde in Berlin die **StattAuto Berlin** (seit 2006 unter dem Namen Greenwheels) als älteste Carsharing-Organisation Deutschlands gegründet.



Die Auto-Flotte von **Greenwheels** steht in Deutschland in 22 Städten auf insgesamt 229 festen Stationen. Der Nutzer kann die Autos überall verwenden, muss sie nach Fahrtende allerdings wieder auf der ursprünglichen Station abstellen.

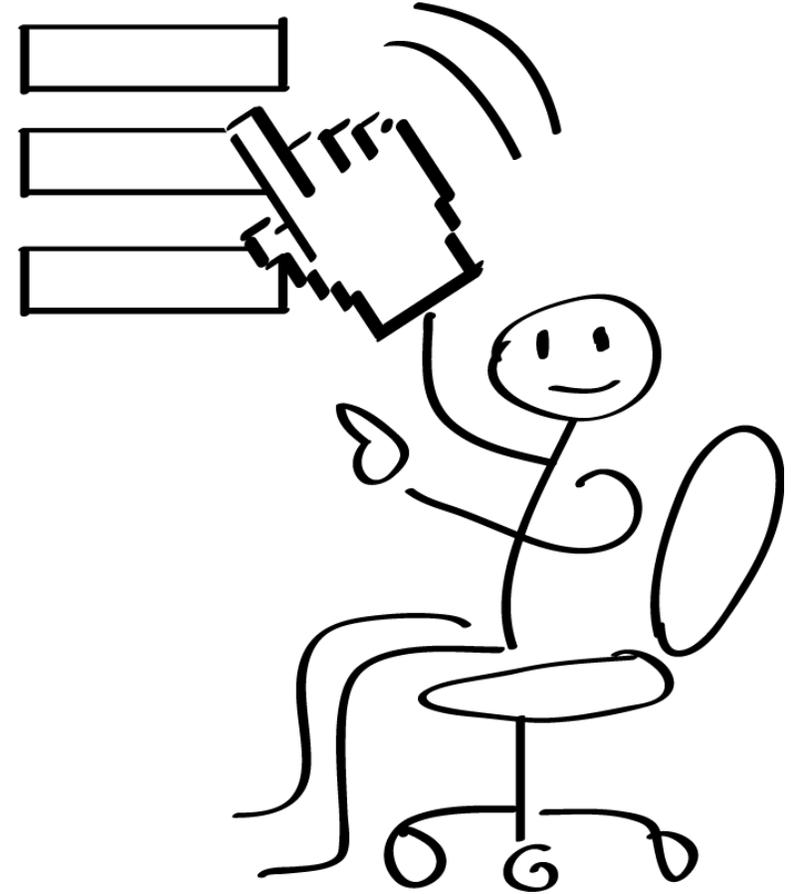


ONLINE ANMELDUNG

Um Kunde bei **Greenwheels** zu werden, muss man sich zunächst online anmelden.

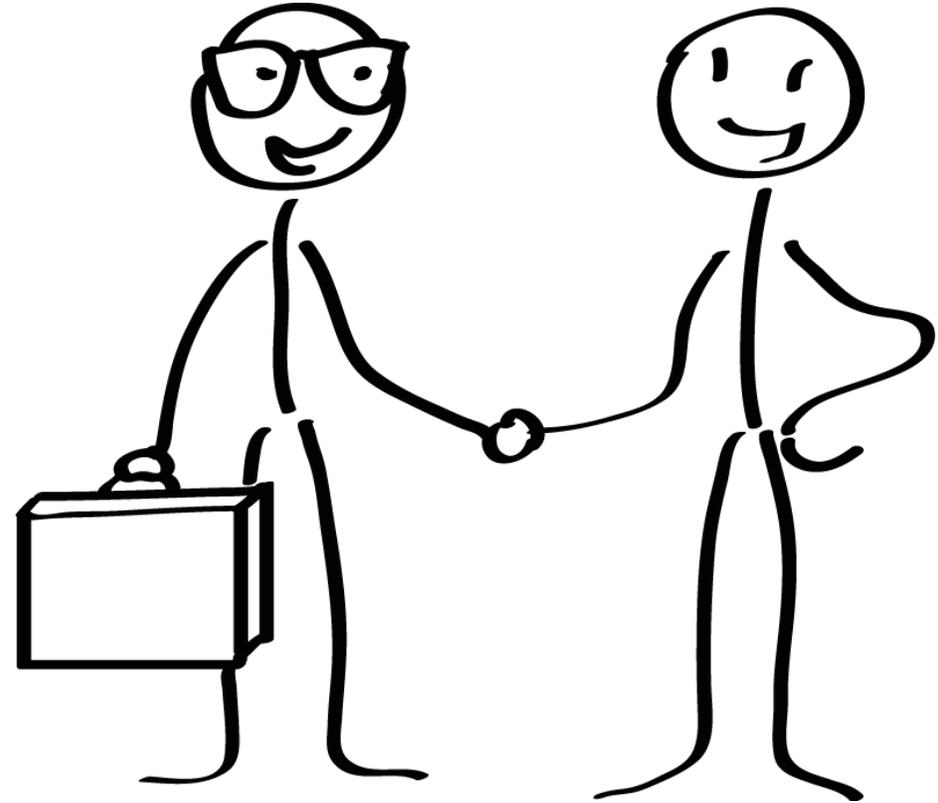
Nach der erfolgreichen Anmeldung prüft Greenwheels Ihre Schufa-Daten. Wenn diese positiv ausfallen, wird Ihnen die Greenwheels-Card postalisch zugesendet.

Die Prüfung und Zusendung der Karte kann bis zu sieben Werktage dauern und ist kostenlos.



Nach der Erhaltung der Karte muss man mit dem gültigen Führerschein zu einem Greenwheels-Partner gehen, um sich endgültig als Kunde freizuschalten. Danach kann man sofort eine Greenwheels-Fahrt buchen.

Dieselbe Greenwheels-Card kann von bis **zu drei Fahrern** genutzt werden. Alle Fahrer müssen **mindestens 24 Jahre alt** sein und einen gültigen Führerschein besitzen.

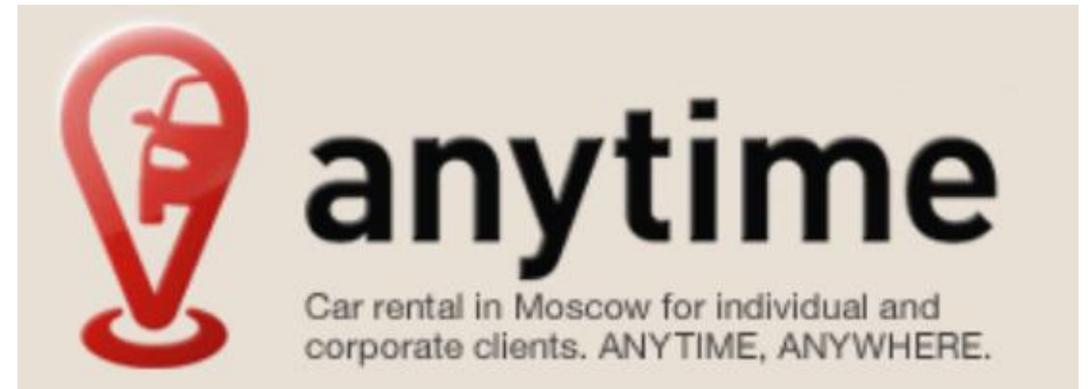


Anytime ist die größte Carsharing Unternehmen in Russland.

Um Kunde bei **Anytime** zu werden, muss man sich online anmelden.

Später werden Sie angerufen und Anytime Team wird Ihre **Anmeldung bestätigen**. Auch wird es einen passenden Zeitpunkt und Ort mit Ihnen arrangieren, um die Teilnahmevertrag zu unterschreiben.

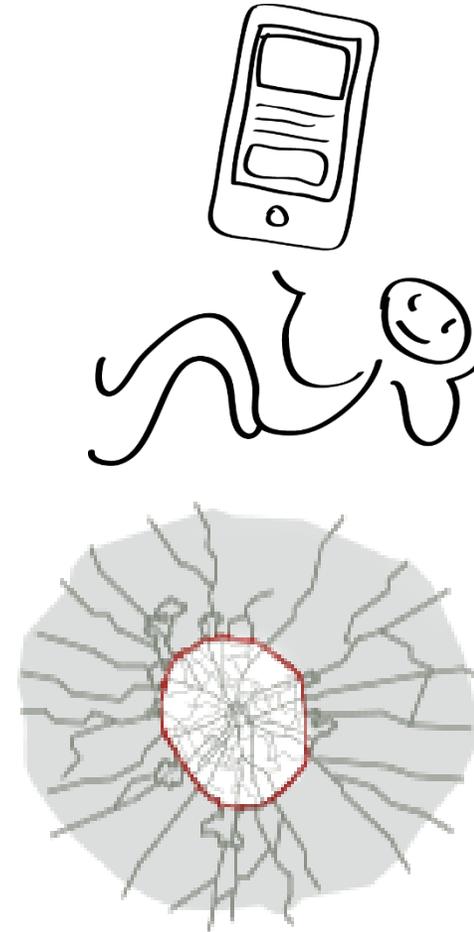
Nach der Unterzeichnung des Vertrages wird Ihres Konto innerhalb eines Werktages aktiviert, und gleich danach kann man Anytime Autos nutzen.



Anytime Service kann auch durch app for iPhone or Android benutzt werden.

Ring Road +40km

Man kann das Anytime Auto nur innerhalb der Moskauer Ringautobahn nutzen. Sie versprechen allerdings zukünftig dieses Problem zu besiegen.



Es ist Brooklyn-born 24 Stunden, 7 Tage pro Woche carsharing.
Das kann eine Herausforderung sein, ein Auto in New York zu besitzen. Um sich Stress zu sparen, soll man besser Car Sharing Service zu nutzen.

Eine Stunde kostet ca. \$ 6,5



Auto finden



Reservieren



Hop In



Drive Off

Teilnahmebedingungen: 21 Jahre Alt, gültiger Führerschein, keine Verurteilungen wegen Trunkenheit am Steuer letzte 3 Jahre

Die Experten aus **Frost & Sullivan** haben unabhängige Studie durchgeführt, und erfuhr, dass in Jahre 2011 etwa 700 tausende Teilnehmer in ganze Europa existiert, die Carsharing Dienstleistungen nutzen.

Es wird vorhergesagt, dass diese Zahl wird immer noch rasch wachsen, und im Jahre 2010 es wird mehr als 15 Mio. Teilnehmer.

Das einkommen von Carsharing Industrie, wurde von 1 Mrd. in Jahre 2014 bis 6,2Mrd im Jahre 2020 beträgt.

The logo for Frost & Sullivan is displayed on a dark blue rectangular background. The text 'F R O S T' is on the top line, followed by a decorative ampersand symbol. The text 'S U L L I V A N' is on the bottom line. All text is in a white, serif, all-caps font.

F R O S T &
S U L L I V A N

Nach der Ansicht von Experten aus Alix Partners, die Entstehung kurzzeitiges Miete der Autos, führt zu eine Reduzierung in verkauf . Die Untersuchung hat gezeigt, dass wegen jeder Carsharing Auto ,leiden die Autohersteller Schaden in 32 Autos. Es ist mehr als 500 Tsd. Autos nicht gekauft, aufgrund Carsharing

The logo for Alix Partners, featuring the word "Alix" in a dark blue, stylized font with a swoosh under the 'A', followed by "Partners" in a grey, serif font.

Der Begriff „**Carsharing**“ kann man auf 2 Teile Teilen:

Traditionell Carsharing und P2P Carsharing

1) **Traditionell Carsharing** – Es ist eine Modelle, Wenn die Unternehmer und Firmen, haben ein eigener Autopark und bieten Dienstleistungen.

-Die Kunden sind angemeldete Teilnehmer

-Die Autos sind in spezielle Parkplatz geparkt

-Leichterreichbare Nutzung der Auto, durch spezielle Tarif, der wird Stündlich berechnet .

-Das Einkommen bekommt die Firma

Beispiele : Zipcar, Mobility , Car2Go



2) P2P Carsharing - es ist eine Modelle,wenn die Autobesitzer mit Hilfe Carsharing Dienstleistungen vermieten eigenes Auto.

-Die Autos sind mehrere Stunden erreichbar.

- Bei der Verteilung der Gewinne ,nehmen die Carsharing Firma und Autobesitzer teil.

-Die Versicherung spielt in grosse Rolle,in diesem Fall

Beispiele : WeGo,Lyft,Modo



PRO

- 1 Auto ersetzt ~ 10 Autos
- Günstiger als car rent
- Flexibel und jederzeit verfügbar
- Mobilität
- Keine Kosten für die Auto Wartung in der Stadt
- Zugang zum verschiedene Modelle von Autos
- Reduzierung der Stauen in der Stadt
- Je weniger CO2 Emission, desto bessere Umweltbilanz.
- Call Center funktioniert 24/7
- Fast alle Fahrzeuge haben ein Automatikgetriebe, was gerade im Stadtverkehr sehr viel Komfort bringt



CONTRA

- Nicht populär in Asien und Australien.
- Nicht alle Firmen haben "Free Floating Carsharing" platz.
- Nicht günstig für längere Strecken.
- Im Einige Fälle um das Angebot nutzen zu können, muss man einen langfristigen Vertrag mit anderen Automietern abschließen und sich monatlich an den anfallenden Kosten für das Fahrzeug beteiligen.
- Risiko für Besitzer. "Man kann nie wissen, was für ein Mensch das Auto mieten wird"
- Man muss mindestens 20 Jahre alt sein und den Führerschein mindestens seit 1 Jahr haben.



Quellen:

1. <http://de.wikipedia.org/wiki/Carsharing>
2. <https://www.greenwheels.com/nl/Home/Particulieren/Home>
3. <http://www.elle.ru/afisha/events/v-moskve-poyavilas-yslyga-carsharing/>
4. <http://anytimecar.ru/en/>
5. <http://www.carpingo.com/>
6. http://city4people.ru/blog/blog_402.html
7. www.carsharing.com.ua
8. <http://www.mobility.ch/en/pub/index.cfm>
9. [http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Краткосрочная аренда автомобиля&oldid=62785521](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Краткосрочная_аренда_автомобиля&oldid=62785521)
10. <http://www.carsharing.net/>

TU WIEN
264.118 Modul Kunsttransfer SS 2014
258.034 Methoden der Implementierung

MITFAHRGELEGENHEIT



Anja Frisch , Barbara Lecnik
Wien, 2014

WAS IST MITFAHRGELEGENHEIT?

Es ist eine organisierte Mitnahme von Mitreisenden im eigenen Auto, oder unter Umständen mit der Bahn bei Reisen, die für mehrere Personen weniger kosten.

Über eine Mitfahrzentrale werden Mitfahrgelegenheiten vermittelt.

MITFAHRZENTRALE :

-KOSTENLOS

www.bessermitfahren.de

<http://www.drive2day.de>

<http://www.blablacar.de>

-GEBÜHRENPF LICHTIG

www.mitfahrgelegenheit.de :

Über 100km werden dem Fahrer eine Abgabe in Höhe von 11% für jeden vermittelten Mitfahrer in Rechnung gestellt.

www.mitfahregelegenheit.at:

Wird die Zahlung komplett über die Plattform abgewickelt ("Onlinezahlung vor der Fahrt"), fällen für die Betreiber Kosten an z.B. für Paypal, SMS-Versand, etc. Für diesen Service erheben Sie eine Gebühr in Höhe von 11% des Fahrpreises pro Buchung.

DIE GESCHICHTE

1945

1970-1979

1980-2000

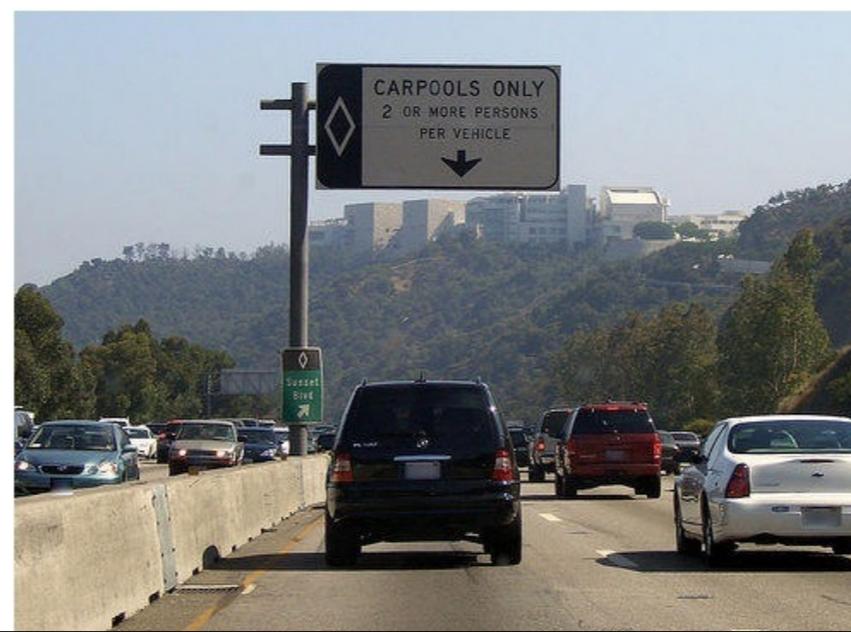
2000

1945: CARPOOLING (USA) wurde im Zweiten Weltkrieg in Amerika eingeführt. Fahrgemeinschaft (Carpooling) ist eine Gruppe von Personen, die ihre Fahrt zur Arbeit oder zur Ausbildung gemeinsam in einem Fahrzeug zurücklegen.

1970 - 1979: ÖL & ENERGIE KRISE 1971 eröffnete man die erste Autobahnspur "Carpool lane" zwischen San Francisco und Okland Bay Bridge.

1980 - 2000: In Amerika viel der Prozent der Fahrgemeinschaft von 20,4% im Jahr 2000 auf nur 9,7%. In Deutschland entwickelte sich die Mitfahrgelegenheit als eine neue sichere Form des Autostopp.

2000: DAS NEUE CARPOOLING IN EUROPA Das Internet revolutioniert und popularisiert die Mitfahrgelegenheit noch mehr.





mitfahrgelegenheit

KLICKEN. FAHREN. SPAREN.

Wiederaufkommen von Mitfahrgelegenheit in der EU.

Es gibt über 5 Millionen registrierte Benutzer.

2000: Gründung der Plattform Mitfahrgelegenheit.de Firma ist die www.Carpooling.com GmbH mit Sitz in München.

2008: Internationalisierung des Mitfahrkonzepts, 8 europäische Schwesterportale.

2013: 11% Gebührenpflicht wird eingeführt.

JUNI 2000

Die Seite
www.mitfahrgelegenheit.de
wurde online gestellt.

MAI 1998

Die Gründer der Seite lernen sich
bei einer Vorlesung kennen.

1998

1999

2000



WIE FUNKTIONIERT ES?

In drei Schritten zum Ziel:



<https://www.youtube.com/watch?v=MHlbX5BD-lc>

VORTEILE UND NACHTEILE

MITFAHRER

Billiger Reisen
Große Auswahl an Zielorten zu unterschiedlichsten Uhrzeiten
Kennenlernen neuer interessanter Menschen (Entstehen von Freundschaften, Partnerschaften)
Gemeinsam fahren
Insidertipps von Mitfahrern über das Ziel
Umweltschutz
Kostenlose Nutzung der Plattform (Ausnahme mitfahrgelegenheit.de)

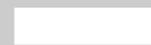


FAHRER

Teilung der Benzinkosten
Kennenlernen neuer interessanter Menschen (Entstehen von Freundschaften, Partnerschaften)
Gemeinsam fahren
Insidertipps von Mitfahrern über das Ziel
Umweltschutz
Kostenlose Nutzung der Plattform (Ausnahme mitfahrgelegenheit.de)

MITFAHRER

Reisen mit Unbekannten
Unwissen über Fahrverhalten bzw. Benehmen
Unbequemlichkeit (viele Personen und Koffer)
eventuelle Benachteiligung der Frau



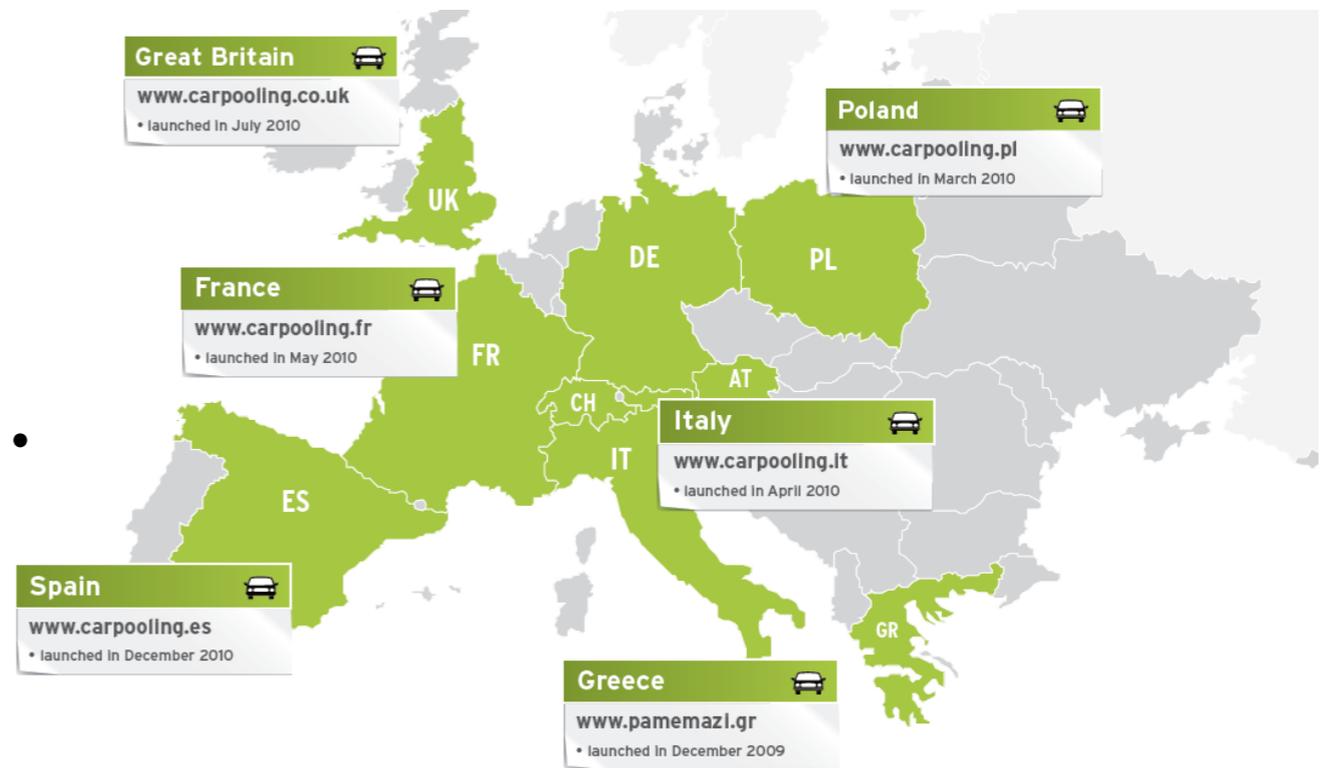
FAHRER

Reisen mit Unbekannten
Unwissen über Fahrverhalten bzw. Benehmen
Unbequemlichkeit (viele Personen und Koffer)
eventuelle Benachteiligung der Frau

INTERNATIONAL



VS.



USA

360,000 Benutzer

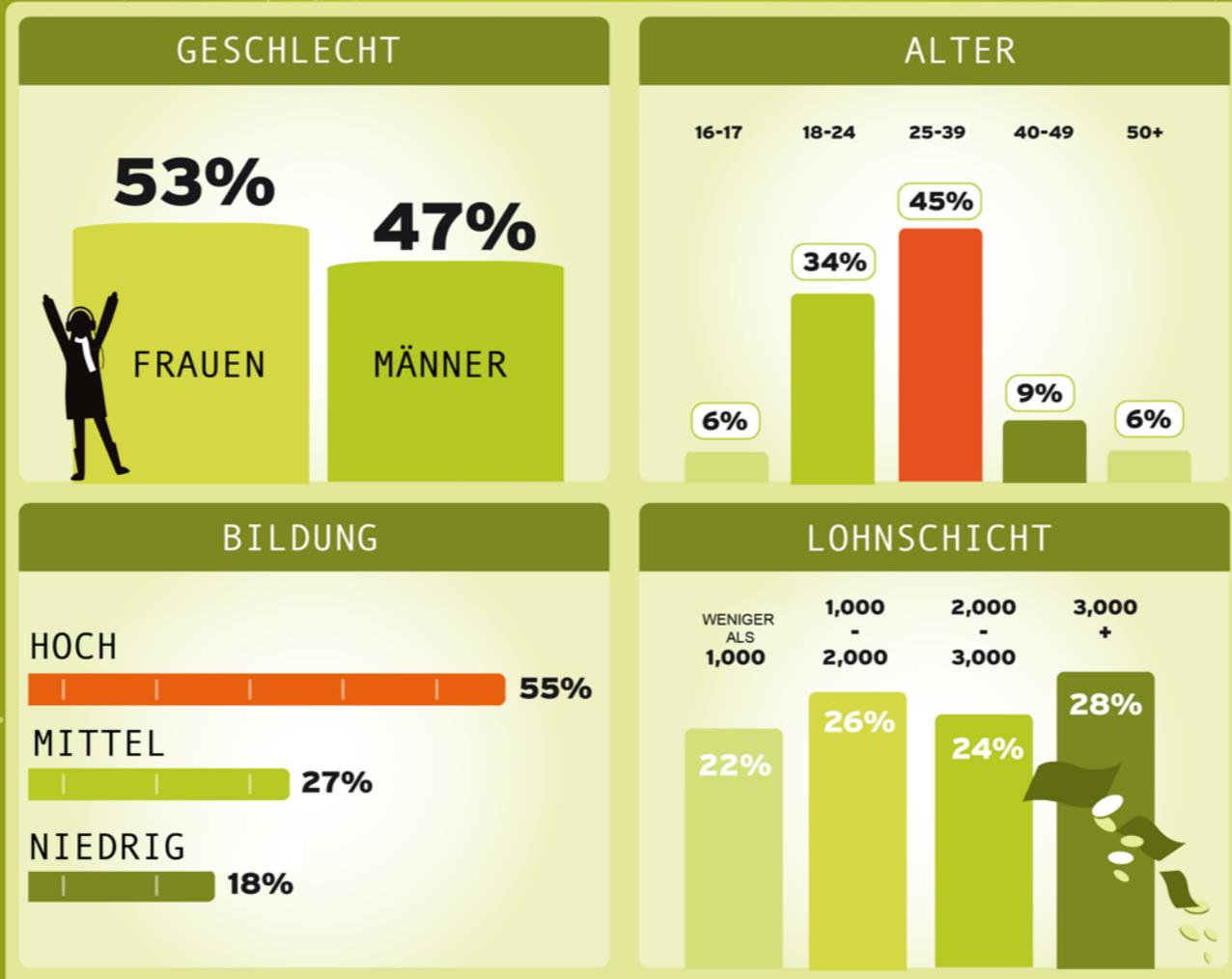
EUROPA

5,000 000 Benutzer



CARPOOLING

User Profile



THOUSANDS
OF FRIENDSHIPS
MADE ON THE ROAD
(+16 WEDDINGS!)



700 MILLION
LITERS OF GAS SAVED
(200 M GALLONS)



65 MILLION
PEOPLE
TRANSPORTED



1,400,000
TONS OF CARBON
EMISSIONS SAVED



Die Visualization stellt eine Woche im Dezember 2011 dar.

Jeder Punkt symbolisiert eine Position einer Mitfahrgelegenheit in der Woche dar.

Spitzenzeit: Freitag Nachmittag - mehr als 10.000 Menschen sind mit
Mitfahrgelegenheiten auf dem Weg.

<http://vimeo.com/38839273>

QUELLENANGABE

Alle Bilder und Informationen zu finden auf:

<http://www.mitfahrgelegenheit.de>

<http://www.carpooling.com>

<http://www.shareable.net/blog/the-history-of-carpooling-from-jitneys-to-ridesharing>

<http://www.monash.edu.au/people/transport-parking/carpooling/>

<http://www.zimride.com>