

Hintergrund

Nicht nur die Großstädte sind die vergangenen Jahrzehnte vom ständig anhaltenden Wachstum des [Motorisierten Individualverkehrs](#) betroffen gewesen, auch wenn hier die Dimensionen und die Folgen dieser Entwicklung in Form von Lärm, hohen Emissionswerten von Abgasen sowie Stau und Parkplatzproblemen sehr deutlich geworden sind. Auch in kleinen Städten dominiert die individuell motorisierte Fortbewegung. Mit weitreichenden Folgen - nicht nur für andere Verkehrsangebote und die Umwelt, sondern auch für die räumliche Entwicklung. Oder ist die Verkehrsmittelwahl nur die Folge der räumlichen Entwicklung und des sich ändernden Verkehrsangebotes?

Stehen den Verkehrsteilnehmern in Großstädten zur Organisation der [Alltagsmobilität](#) oft attraktive alternative Verkehrsangebote zum PKW zur Verfügung, bspw. in Form eines flächendeckenden und auch an Tagesrandzeiten operierenden ÖPNV oder den Möglichkeiten, tägliche Wege auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen zu können, fehlen diese Angebote bzw. die Möglichkeiten in kleineren Städten allerdings häufig. Folge ist, dass das eigene Auto oft eine übergeordnete Rolle in der Bewältigung der Alltagsmobilität spielt. Aufgrund der raumstrukturellen Verflechtung wirkt sich die Verkehrsmittelwahl in den Klein- und Mittelstädten direkt in den Großstädten aus. Eine Folge sind eingeschränkte oder stillgelegte Bahn- und Busverbindungen zwischen Groß- und Kleinstädten. Eine andere sind zunehmende PKW-Ströme auf den Ein- und Ausfallstraßen und Parkdruck in den Großstädten.

Damit die Einwohner in Klein- und Mittelstädten häufiger den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen und ohne ein eigenes Auto leben können, bedarf es einer nutzerfreundlichen Alternative zum eigenen Auto. Daher trafen sich im November 2009 in Leipzig eine Gruppe von Leuten aus kleinen, mittelgroßen und großen Städten, die ein gemeinsames Ziel verband – wie kann man es organisieren, dass es auch in kleineren Städten, wie bspw. Döbeln, Plauen oder Zittau, langfristig ein attraktives Carsharing-Angebot geben kann?



Workshop zu Carsharing in kleinen Städten in Leipzig, November 2009

Vereinsgründung

Etwa ein Jahr und etliche Gespräche später wurde im Januar 2011 der [Verkehrswende in Kleinen Städten e.V.](#) aus der Taufe gehoben. Zu den Gründungsmitgliedern des Vereins zählen vor allem die Interessenten an Carsharing in kleineren Kommunen, aber auch Carsharing-Organisationen sowie der Landesverband Elbe-Saale des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland VCD.