

Antrag

der Abgeordneten Sören Bartol, Ludwig Stiegler, Uwe Beckmeyer, Petra Bierwirth, Gerd Friedrich Bollmann, Hans-Günter Bruckmann, Marco Bülow, Dr. Peter Danckert, Martina Eickhoff, Annette Faße, Rainer Fornahl, Gabriele Groneberg, Renate Jäger, Ulrich Kelber, Astrid Klug, Ernst Kranz, Horst Kubatschka, Ute Kumpf, Gabriele Lösekrug-Möller, Dr. Christine Lucyga, Ulrike Mehl, Heinz Paula, Karin Rehbock-Zureich, René Röspel, Siegfried Scheffler, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Heinz Schmitt (Landau), Dr. Angelica Schwall-Düren, Wolfgang Spanier, Jörg Vogelsänger, Petra Weis, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Dr. Margrit Wetzels, Heidi Wright, Franz Müntefering und der Fraktion der SPD

sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Ingolstadt), Volker Beck (Köln), Cornelia Behm, Birgitt Bender, Grietje Bettin, Franziska Eichstädt-Bohlig, Hans-Josef Fell, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Ulrike Höfken, Michael Hustedt, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Friedrich Ostendorff, Rainer Steenblock, Dr. Antje Vogel-Sperl, Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Car-Sharing als innovative Verkehrsdienstleistung im Umweltverbund fördern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Car-Sharing, die organisierte gemeinschaftliche Autonutzung, ist eine junge Verkehrsdienstleistung, die in den vergangenen Jahren in Deutschland immer mehr Kunden gefunden hat. Car-Sharing unterscheidet sich von Mietwagenangeboten durch ein dezentrales Stationsnetz in Wohnortnähe und durch die Möglichkeit, Fahrzeuge innerhalb einer rahmenvertraglichen Bindung selbstständig rund um die Uhr ab einer Stunde Mietzeit auszuleihen. Neben dem Zeittarif, der stunden-, tage- oder wochenweise anfällt, gibt es einen Kilometertarif, der die Kraftstoffkosten mit einschließt, so dass nicht nach jeder Anmietung getankt werden muss. Somit kann Car-Sharing auch stundenweise für bestimmte Wege in die alltägliche Mobilität integriert werden. Auch Unternehmen können mit Car-Sharing auf einen flexiblen Fuhrpark zugreifen, für den überwiegend nutzungsabhängige Kosten anfallen. Insbesondere Start-up-Unternehmen im Dienstleistungsbereich können damit die Mobilitätskosten für ihr Unternehmen begrenzen.

Car-Sharing führt zu geringeren persönlichen Fahrleistungen als bei eigenem Autobesitz, denn Car-Sharing-Kunden legen viele Wege mit dem Umweltverbund aus ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß zurück. Insbesondere trägt Car-Sharing wesentlich dazu bei, eine Lücke zwischen den bisherigen Verkehrsmitteln des

Umweltverbundes zu schließen, die immer öfter dazu führt, dass ein privater Pkw angeschafft wird. Car-Sharing-Unternehmen können sich daher im Unterschied zu Mietwagenfirmen nach dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel weil umweltschonende Verkehrsdienstleistung“ zertifizieren lassen. Car-Sharing fördert eine sozial- und umweltverträgliche Nahmobilität nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“, stärkt den Öffentlichen Nahverkehr und entlastet den öffentlichen Verkehrsraum von Städten und Ballungsräumen. Mit diesen Merkmalen erhält der Umweltverbund durch Car-Sharing als vierter Säule eine sinnvolle Ergänzung. Car-Sharing vermindert den motorisierten Individualverkehr (MIV), ermöglicht aber gleichzeitig flexible Mobilität mit dem Auto. Davon können auch Personen profitieren, die sich kein eigenes Auto leisten können.

Car-Sharing leistet einen wichtigen Beitrag für Umwelt und Lebensqualität durch Verringerung des Energieverbrauchs, von Luftschadstoffen, Lärm und Flächenverbrauch. Es ist damit in vielen Orten als innovative Verkehrsdienstleistung bereits zu einem wichtigen Bestandteil einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik geworden.

Insbesondere in hoch belasteten Städten bietet Car-Sharing zudem einen Beitrag zur Minderung der Feinstaub-Belastung. Ein Modellversuch mit Car-Sharing-Stationen („Mobilpunkte“) im öffentlichen Straßenraum in Bremen, der seit April 2003 läuft, hat ergeben, dass etwa 95 Fahrzeuge durch zehn Car-Sharing-Fahrzeuge im Umfeld der Mobilpunkte ersetzt bzw. nicht angeschafft worden sind. Gerade in Stadtquartieren mit hohem Parkdruck schaffen Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum daher unter dem Strich Entlastung bei der Parkplatzsituation und ermöglichen einen Rückgang des Parksuchverkehrs. Daher hat das Land Bremen die Förderung von Car-Sharing als eine Maßnahme in seinem Luftreinhalteplan benannt, um die Feinstaub-Belastung zu senken.

Car-Sharing hat sich in den vergangenen Jahren zu einer wichtigen Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs entwickelt. Im Jahr 2004 konnten 76 000 Kunden in über 250 Städten auf rund 2 500 Autos an 1 250 Car-Sharing-Stationen zugreifen. Das Potenzial von Car-Sharing ist in Deutschland – wie alle Untersuchungen der letzten Jahre belegen – aber viel höher. Potenzielle Kunden sind vor allem Autofahrer, die weniger als 10 000 km im Jahr fahren und in Ballungsräumen mit attraktivem ÖPNV-Angebot leben. Dass Car-Sharing sich für diesen Personenkreis lohnt, hat 2004 auch die Stiftung Warentest bestätigt. Die Mehrzahl der geprüften Angebote erhielt die Gesamtnote „gut“.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sieht daher in Car-Sharing einen Mobilitätsbaustein, der dem ÖPNV nutzt, und empfiehlt seinen Mitgliedsunternehmen, Kooperationen mit Car-Sharing-Unternehmen einzugehen. Dies wird z. B. in Bremen, Hamburg, Dresden, Frankfurt und München schon erfolgreich praktiziert. Die Deutsche Bahn AG bietet mit DB Carsharing seit 2003 in Kooperation mit lokalen Car-Sharing-Unternehmen in zahlreichen deutschen Städten Car-Sharing als Bestandteil einer Reisekette von Tür-zu-Tür an.

Der Markt für innovative Verkehrsdienstleistungen kann eine tragende Rolle in der intermodalen, nachhaltigen Mobilität der Zukunft übernehmen. Dieser Markt ist eng verknüpft mit neuen Informations- und Telekommunikationstechnologien und -dienstleistungen, die viele der erforderlichen flexiblen Angebote erst möglich machen. So werden die meisten Car-Sharing-Fahrzeuge heute mit berührungslosen Chipkarten geöffnet. Der Schlüssel befindet sich im Fahrzeug. Internet-Reservierungen sind Standard.

SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben im Koalitionsvertrag 2002 beschlossen: „Die Entwicklung innovativer Verkehrsdienstleistungen werden wir weiter unterstützen.“ Das größte Problem für das weitere Wachstum dieser innovativen Verkehrsdienstleistung liegt in der bisherigen Restriktion, dass Car-Sharing-Stationen nicht auf Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum eröffnet

werden können. Stellplätze an attraktiven Orten im öffentlichen Straßenraum mit optimaler Anbindung an den ÖPNV anbieten zu können, ist die wichtigste Voraussetzung für ein funktionierendes Car-Sharing-Angebot. Die Niederlande, Belgien, Italien und Großbritannien haben diese Möglichkeit vor Jahren geschaffen und Car-Sharing damit wichtige Wachstumsimpulse verliehen. Zur Unterscheidung von anderen Mietwagenangeboten, die keine Stellplätze zugewiesen bekommen, dient in den Niederlanden ein Qualitätssiegel, das vergleichbar ist mit dem „Blauen Umweltengel“.

Als Teil eines erweiterten öffentlichen Verkehrssystems sollte Car-Sharing genauso behandelt werden wie der Taxi-Verkehr, für den extra gekennzeichnete Stellplätze zur Verfügung gestellt werden können. Die Car-Sharing-Unternehmen sind bereit, dafür eine angemessene Gebühr an die jeweilige Kommune zu bezahlen. Stellplätze, die keiner Parkraumbewirtschaftung unterliegen, erzeugen damit sogar einen direkten finanziellen Nutzen für die kommunalen Haushalte. Um das hohe Potenzial von Car-Sharing zu realisieren, bedarf es daher verstärkter, zielgerichteter Anstrengungen auf allen Ebenen. Der Zugang zu Car-Sharing-Angeboten muss erleichtert werden, um breitere Kundenkreise zu erschließen.

Die Schnittstellen mit anderen Verkehrsmitteln sind zu optimieren, um eine individuell zugeschnittene, integrierte Verkehrsdienstleistung zu schaffen. Nur mit einem übergreifenden Angebot „aus einer Hand“ lassen sich größere Kundenpotenziale sowohl für Car-Sharing als auch für den Öffentlichen Nahverkehr gewinnen.

Kooperationen von Car-Sharing-Anbietern untereinander und mit Nahverkehrsunternehmen durch Kombitickets, gemeinsame Servicestellen für Auskunft und Buchungen und Mobilitätspunkte sind ein sinnvoller Ansatz, um beide Verkehrsmittel attraktiver zu machen. Insbesondere ein dichtes Stationsnetz, das einen wohnortnahen Zugang ebenso ermöglicht wie die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, ist eine entscheidende Erfolgsbedingung für Car-Sharing.

Bund, Länder und Kommunen haben die Möglichkeit, durch eine Car-Sharing-freundliche Politik günstige Rahmenbedingungen zu schaffen und Car-Sharing als vierte Säule des Umweltverbundes und Bestandteil einer integrierten, auf Nachhaltigkeit ausgerichteten verkehrspolitischen Strategie gezielt zu fördern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- das Ziel einer Schaffung eines dichten Car-Sharing-Stationsnetzes mit wohnortnahem Zugang und an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs zu unterstützen und gemeinsam mit den Ländern durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung eine Einrichtung von reservierten Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum zu ermöglichen,
- mit den Ländern zu prüfen, ob im Rahmen der Förderung von Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes auch die Einrichtung von Car-Sharing-Stellplätzen gefördert werden kann,
- zu prüfen, wie ein verstärktes bundesweites Marketing und die Schaffung bundesweit einheitlicher Standards bei Auskunft, Buchung, Zugang und Abrechnung mit dem Ziel gefördert werden können, Car-Sharing-Kunden eine kundenfreundliche, bundesweit einheitliche Benutzeroberfläche bieten zu können,

- die Forschung im Bereich innovativer Mobilitätskonzepte insbesondere unter Berücksichtigung des Car-Sharings als eines integrierten Bestandteils eines nachhaltigen Mobilitätssystems zu intensivieren.

Berlin, den 1. Juni 2005

Franz Müntefering und Fraktion

Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und Fraktion