

Carsharing als vierte Säule des Umweltverbunds

Eine innovative Verkehrsdienstleistung auch für mittlere und kleine Gemeinden? | Von Sören Bartol, MdB



Carsharing bewegt viele Menschen mit wenig Fahrzeugen.

Foto: Joker

Carsharing, die gemeinschaftliche Autonutzung, hat den Abschied von der „Verkehrswende“ überdauert. Es ist zu einer professionellen Mobilitätsdienstleistung außerhalb der Öko-Nische geworden. Neben der Deutschen Bahn ist das größte niederländische Carsharing-Unternehmen Greenwheels in den deutschen Markt eingestiegen. Auf Seiten der Kunden spielen ökologische Ideale keine so große Rolle mehr wie zu den Gründungszeiten der ersten Carsharing-Initiativen Anfang der 90er-Jahre. Die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels wird zunehmend pragmatisch getroffen.

In rund 250 deutschen Städten gibt es inzwischen Carsharing-Anbieter mit 83 000 Kunden – mit seit Jahren steigender Tendenz. Das Kundenpotential wird weit höher geschätzt, auf 1,5 bis 2 Millionen. Ob sich diese hoch-

gesteckten Erwartungen erfüllen, hängt wesentlich von einem einfachen Zugang ab, Kundentreue, einfache Tarife, wohnortnahe, fußläufig erreichbare Stationen und die Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsangeboten.

Bund, Länder und Kommunen haben die Chance, durch eine Carsharing-freundliche Politik günstige Rahmenbedingungen zu schaffen. Beispiel Berlin: In zwei Bezirken wurden 21 zusätzliche wohnortnahe Carsharing-Stationen erstmals im öffentlichen Straßenraum eingerichtet. Was hier mit gutem Willen der Beteiligten aufgrund des Berliner Straßengesetzes möglich war, ließe sich auch in einigen anderen Bundesländern verwirklichen. Besser noch wäre eine bundesgesetzliche Regelung, wie sie zur Zeit im Bundesverkehrsministerium geprüft wird. Denn der knappe öffentliche Parkraum in

Großstädten und Ballungsräumen wird durch Carsharing-Stationen nicht be-, sondern entlastet, wie das Beispiel Bremen zeigt, wo 2003 im öffentlichen Straßenraum zwei „mobil.punkte“ eingerichtet worden sind. Das sind Carsharing-Stationen mit guter Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und Informationsterminals. Das Ergebnis: 170 neue Carsharing-Kunden, von denen ein Drittel das eigene Auto abgeschafft hat.

Carsharing schließt Lücken des ÖPNV

Viele Nahverkehrsunternehmen haben erkannt, dass sie durch die Kooperation mit Carsharing-Anbietern nur gewinnen können. So bieten sie zum Beispiel Kombitarife für ihre Abonnenten. Carsharing schließt die Lücken, die der öffentliche Nahverkehr lässt. Es verbindet die Vorteile individueller Mobilität mit dem

Auto mit der Effizienz öffentlicher Verkehrsmittel.

Aber ist Carsharing nur ein Modell für große Städte oder können auch kleinere und mittlere Kommunen ihr öffentliches Verkehrsnetz damit ergänzen? Tatsächlich sind nahezu alle Städte mit über 200 000 Einwohnern mit einem Carsharing-Angebot versorgt, bei den Städten mit über 100 000 sind es drei Viertel, bei Gemeinden mit unter 50 000 Einwohnern nur zehn Prozent.

Dennoch gibt es auch in kleinen Gemeinden wie Bad Boll, Ebringen und Karben Beispiele für Organisations- und Geschäftsmodelle, die unter erschwerten Bedingungen einer geringeren Siedlungsdichte funktionieren. Sei es, indem einzelne Nutzer ihre Privatfahrzeuge einbringen oder indem die Kommune für die Startphase eine Kostendeckungsgarantie gibt. Auch die Kommunalverwaltungen können Teile ihres Fuhrparks einsparen, wenn sie Carsharing-Fahrzeuge nutzen. Eine ideale Kombination, denn die Bürozeiten sind gerade die Zeiten, zu denen die Fahrzeuge durch private Nutzer schlecht ausgelastet sind.

Gerade im ländlichen Raum, wo die Versorgung mit öffentlichen Nahverkehrsangeboten auch aufgrund knapper Kassen schwieriger wird, können neue, flexible Bedienformen wie Carsharing dazu beitragen, die Aufgabe der Daseinsvorsorge zu erfüllen.

Handbuch „Carsharing in mittleren und kleinen Gemeinden“ kostenlos unter www.fh-gelsenkirchen.de/forschung-schwerpunkt-stadtverkehr/car_sharing.htm, mehr Infos unter www.carsharing.de; zu Sören Bartol s. www.bartol.de