



Carsharing aus Umweltsicht

Damit der Verkehr umwelt- und klimafreundlicher werden kann, ist es wichtig, den Menschen attraktive Alternativen anzubieten, auch für alltägliche Mobilitätsbedürfnisse. Viele Menschen sind bereit mehr öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad zu benutzen. Bisher können sich aber viele Menschen nicht gut vorstellen, ganz auf ein eigenes Auto zu verzichten. Die Motorisierungsrate, also die Ausstattung der Haushalte mit privaten Pkw, steigt weiter an. Gleichzeitig stellen sich immer mehr die Frage, ob für die Anlässe, bei denen ein Auto gebraucht wird, unbedingt ein eigener Wagen die ideale Lösung ist.

Für mehr Umwelt- und Lebensqualität, nicht zuletzt in der Stadt, wäre es sinnvoll, wenn die verschiedenen Verkehrsmittel mehr anhand ihrer jeweiligen Stärken zum Einsatz kämen: Das Fahrrad oder Bus und Bahn für den Weg zur Arbeit, das Auto, wenn es viel zu transportieren gibt, und auf kurzen Wegen in der Nachbarschaft einfach zu Fuß. Den meisten Menschen geht es aber so: Steht erstmal ein eigenes Auto in der Garage oder vor der Haustür, dann wird es auch benutzt, und zwar für fast alle Wege. Könnte man die Mobilität flexibler gestalten?

Carsharing bietet seit vielen Jahren und an immer mehr Orten in Deutschland „ein Auto bei Gelegenheit“. Besonders weit verbreitet ist die Form des Carsharings, bei dem die Fahrzeuge an festen Stationen in der Nachbarschaft entliehen und dort auch wieder zurückgegeben werden. Früher ging das per Voranmeldung und mit Schlüsselübergabe, heute fast immer einfach per Smartphone. So ist stationsbasiertes Carsharing ein fest etablierter Bestandteil des Mobilitätsangebots geworden. Aus dieser Entstehungsgeschichte heraus hat es viele angesprochen, die aus Umweltschutz- oder auch Kostengründen kein Auto besitzen. Zahlreiche Analysen weisen auf den Umweltnutzen des stationären Carsharings hin.

Auch flexibles Carsharing bietet eine Alternative zum eigenen Auto. Es funktioniert so, dass innerhalb eines bestimmten Gebietes die Fahrzeuge frei entliehen und wieder abgestellt werden können. Sie verteilen sich zufällig, das heißt man kann anders als beim stationären Carsharing nicht sicher sein, an einem bestimmten Platz ein Auto vorzufinden. Aber das Smartphone zeigt einem an, wo das nächste Fahrzeug steht und – ein wichtiger Unterschied – man kann das Auto für eine einfache Fahrt nutzen und muss nicht zum Ausgangsort zurückkehren.

Für ein multimodales Verkehrsverhalten, also das ganz flexible Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel je nach Anlass, ist das ein vorteilhafter Aspekt. Denn so ist es zum Beispiel möglich, einen Hinweg mit der U-Bahn zu machen, einen Rückweg mit schweren Einkäufen aber mit dem Auto. Manche kombinieren auch mit Fahrrad oder Leihrad. Diese Bausteine machen das Mobilitätsangebot vielfältiger und können den Verzicht auf ein eigenes Auto erleichtern.

Bisher gibt es flexibles Carsharing nur in wenigen großen Städten. Untersuchungen zeigen, dass es teilweise andere, neue Nutzergruppen anspricht als das stationäre Carsharing. Auf der einen Seite ist das eine Chance, denn damit es für den Umwelt- und Klimaschutz wirklich etwas bringt, müssen mehr Menschen umsteigen. Auf der anderen Seite wird befürchtet, dass es manche eher motivieren könnte, nun mit dem Auto zu fahren anstatt den ÖPNV zu nutzen. Das würde für saubere Luft und Klimaschutz einen Nachteil bedeuten. Dass flexibles Carsharing den ÖPNV kannibalisiert, konnte jedoch nicht festgestellt werden.

Was sich – jedenfalls am Beispiel einiger Städte – zeigt, ist, dass sich unter den heutigen Rahmenbedingungen und bei der heutigen Nutzergruppe und ihrer Größe nicht kurzfristig und nicht automatisch ein Umweltvorteil einstellt. Das Nutzerverhalten der heute angesprochenen Gruppe ist vielfältig und verändert sich rasch, auch weil sich die Haushaltszusammensetzung (Kinder) und der Wohnort ändern. Es gibt sehr unterschiedliche „Umsteiger“: Solche, die weniger Rad fahren oder solche, die gar ihr eigenes Auto zugunsten eines Carsharing-Autos stehen lassen. Und solche, die ab und zu das flexible Carsharing nutzen und ihr eigenes Auto abgeschafft haben. Es zeigt sich, dass Carsharing dabei die Abschaffung begünstigt. Auch ist von Vorteil, dass die Carsharing-Autos meist neuer und umweltfreundlicher sind.

Aus Umweltsicht hat das Carsharing deshalb in allen Formen – stationär, flexibel und in Mischformen – seine Berechtigung. Multimodalität kommt nicht von heute auf morgen. Verhaltensänderungen sind ein langer Prozess und brauchen ein breites, sichtbares und vielfältiges Angebot um nachhaltig zu wirken. Was Bund, Länder und vor allem Kommunen

tun können ist, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, die den gesamten Umweltverbund aus Fahrrad, ÖPNV, Car- und Bikesharing, Taxi und natürlich Fußverkehr stärken. Carsharing kann dabei eine wichtige Rolle als Ermöglicher spielen, denn wenn es um mehr Platz für Bus- und Fahrradspuren oder die Einführung von Parkgebühren geht, begegnen vielen Kommunalpolitikern große Widerstände. Carsharing, auch das flexible, kann helfen, Maßnahmen für eine saubere Luft und mehr Lebensqualität umzusetzen. Es kann neue Zielgruppen erreichen und Menschen, die lebensphasenbedingt üblicherweise ein Auto anschaffen würden, ein Leben ohne eigenen Pkw erleichtern.

Carsharing erfährt einen großen Aufschwung, aber bezogen auf alle Wege in Deutschland ist sein Anteil noch gering. Sichtbarkeit und ein dauerhaft gutes Angebot sind deshalb wichtig, um breitere Nutzergruppen zu erschließen. Auch aus diesen Gründen hat der Bund ein Carsharing-Gesetz verabschiedet, das es Kommunen ermöglichen soll, Bevorrechtigungen einzuräumen. Für stationsbasierte Anbieter sollen besondere Privilegien möglich sein, denn sie sind auf feste Stellplätze und ein rechtssicheres Abstellen der Fahrzeuge angewiesen. Der Bund unterstützt zudem über Förderprojekte oder Kennzeichen wie den Blauen Engel für Carsharing den Einsatz besonders sauberer, zunehmend auch elektrischer Fahrzeuge in den Carsharing-Flotten.

Klar ist: Für mehr Klimaschutz im Verkehr braucht es ein breites Maßnahmenbündel. Eine Maßnahme allein reicht nicht aus. Das Bundesumweltministerium (BMU) setzt sich für eine breite Palette ein. Fahrzeuge egal welcher Art müssen sparsamer und sauberer werden, langfristig möglichst frei von Emissionen. Um ganz konkret vor Ort zu unterstützen, fördert das BMU seit vielen Jahren den Ausbau des Radverkehrs und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel an kommunalen Mobilitätsstationen. Hinzukommt in erheblichem Umfang Unterstützung für mehr emissionsfreie, elektrisch angetriebene Fahrzeuge, unter anderem bei Bussen, Taxis und im immer größer werdenden Liefer- und Zustellverkehr. Allheilmittel gibt es nicht. Aber alle Ansätze, die eine gesunde Umwelt, die Gesundheit und Lebensqualität und den Schutz der natürlichen Ressourcen unterstützen, müssen wir konsequent vorantreiben.