

Kleine Anfrage

der Abgeordneten **Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen)** und
der Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Förderung des Car-sharing

In der Bundesrepublik Deutschland sind in den letzten Jahren über 100 Car-sharing-Initiativen entstanden. Die Aktivität dieser Initiativen besteht darin, Autos zwischen verschiedenen Benutzerinnen und Benutzern zu teilen und den organisatorischen Aufwand, der durch Unterhalt, Abrechnung und Verteilung der Wagen entsteht, für die Mitglieder zu übernehmen. Dabei gibt es z. Z. je nach Größe der Initiative die unterschiedlichsten Organisationsformen. Die Mitglieder benutzen in der Regel Bus, Bahn und Fahrrad und greifen auf das Auto nur zurück, wenn es unbedingt erforderlich ist. Die Gebühr für die Benutzung des Wagens ist dabei in der Regel so bemessen, daß sowohl fixe als auch variable Kosten auf die Nutzungsdauer und den einzelnen Kilometer umgelegt werden. Erfahrungen in anderen Ländern zeigen, daß die geteilte Benutzung von Autos (sog. Autoteilen) auch in kleineren Ortschaften funktionieren kann. Ein Teil der Gruppen arbeitet inzwischen vor Ort mit den Nahverkehrsbetrieben zusammen oder erweitert für seine Mitglieder das Dienstleistungsangebot durch Verkauf von Monatskarten, Bahnfahrkarten oder einen LebensmittellieferService.

Die Motivation der Teilnehmer ist unterschiedlich. Einerseits besteht oft ein starker ökologischer Impuls, möglichst wenig Auto zu fahren, um die Umwelt zu schonen. Andererseits rücken für viele aber auch ganz praktische Erwägungen in den Vordergrund. Gerade in Ballungsräumen, in denen oft ein akzeptables Nahverkehrsangebot besteht, ist der Besitz eines eigenen Wagens oft nicht erforderlich. Die Beteiligung an Car-sharing-Gruppen führt für die Haushalte auch zu erheblichen Kosteneinsparungen (bis zu 4000 DM pro Jahr) und geschieht somit auch aus wirtschaftlichen Gründen.

Inzwischen liegen über car-sharing zahlreiche fundierte Erkenntnisse vor. Diverse wissenschaftliche Arbeiten, unter ihnen auch eine im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, belegen die Entwicklungsfähigkeit des Car-sharing-Ansatzes und widerlegen auch die anfangs gegen Car-sharing geäußerten Bedenken. Die Baum/Pesch – Studie (Universität Köln) beziffert das Marktpotential für Car-sharing auf 2,45 Millionen Menschen. Dazu zählen vor allem Großstadtbewohner, die in der Regel ein anderes Verkehrs-

mittel benutzen, „Wenigfahrer“, die ein Auto nur zu bestimmten Anlässen brauchen, und Menschen, die nicht immer die hohen Fixkosten eines PKW bezahlen wollen.

Die Vorteile des Car-sharing betreffen allerdings nicht nur die Mitglieder. Gerade in Ballungsräumen mit ihrer hohen Verkehrsichte und ihrer Parkplatznot helfen die Car-sharing-Initiativen, den Straßenraum von Autoverkehr sowie von parkenden Autos zu entlasten und tragen somit zur Vermeidung von Umweltbelastungen bei. Normalerweise steht ein Privatwagen im Schnitt 23 Stunden pro Tag auf Parkplätzen und wird nur eine knappe Stunde bewegt. Die Mehrfachnutzung eines Fahrzeugs trägt dazu bei, den Parkdruck in Innenstädten zu vermindern, was in letzter Konsequenz auch zur Einsparung gesellschaftlicher Kosten führt. Bei Ausschöpfung aller derzeit bekannten Potentiale wären 1,2 Mio. PKW weniger auf unseren Straßen zu erwarten.

Letztlich sind Car-sharing-Initiativen Vorreiter einer modernen, innovativen Verkehrsorganisation. Sie ersetzen Ressourcenverbrauch und Umweltbelastungen bei der Herstellung, beim Betrieb und der Entsorgung von Fahrzeugen durch organisatorische, kommunikative und soziale Kompetenz. Sie zeigen entgegen anderslautenden politischen Behauptungen, daß moderne Mobilitätsdienstleistungen mit wesentlich geringerem volkswirtschaftlichem Aufwand privatwirtschaftlich organisiert, angeboten und erbracht werden können als herkömmliche, auf individuelle Autonutzung ausgerichtete Strukturen.

Dabei ist Car-sharing auch ein Beitrag zur Schaffung zukunfts-fähiger Erwerbsarbeitsplätze im Dienstleistungssektor. Eine erste Abschätzung des Öko-Instituts Freiburg ergab, daß rechnerisch bei Ausschöpfung aller Potentiale (auf der Produktivitätsbasis von 1994) 14 000 Arbeitsplätze in der Automobilindustrie wegfallen. Dieser Verlust würde bei steigender Industrieproduktivität jedoch durch die Schaffung von 10 000 Erwerbsarbeitsplätzen im Organisationsbereich Car-sharing, durch weitere Arbeitsplätze im Bereich des öffentlichen Verkehrs und indirekte Arbeitsplatzeffekte zumindest ausgeglichen. Diese Arbeitsplätze entstehen dezentral am Ort der Mobilitätsdienstleistung.

Trotz der Vorteile und Zukunftsfähigkeit des Autoteilens wurde von der Politik der Gedanke des Car-sharing bisher nicht offensiv aufgegriffen. Gerade im Hinblick darauf, daß die offizielle Politik dem kostenträchtigen Ausbau von Infrastrukturen eine hohe Bedeutung zumißt, müßte sie in gleichem Maße auch diejenigen Initiativen fördern, die durch organisatorische Ansätze zur effizienten Nutzung der Infrastrukturen beitragen und dadurch der öffentlichen Hand große Einsparpotentiale erschließen. Hinzu kommt, daß Car-sharing den Beginn einer Entwicklung eines größeren Marktes für Mobilitätsdienstleistungen darstellen könnte, der differenzierte Leasing-Angebote entwickelt und weitaus größere Potentiale erschließt. Es wurde zwar im Rahmen des Mobilitätsforschungsprojekts der Bundesregierung ein Ideenwettbewerb zum Car-sharing durchgeführt, doch blieben weiterführende Initiativen auf Bundesebene bisher aus.

Bundespolitische Initiativen könnten darin bestehen, auf die Länder einzuwirken, bei den Stellplatzverpflichtungen in den Landesbauordnungen Ausnahmeregelungen für Car-sharing-Projekte vorzusehen. In der Straßenverkehrsordnung könnte den Kommunen die Möglichkeit eingeräumt werden, spezielle Stellplätze für Car-sharing-Projekte vorzusehen. Spezielle Car-sharing-Parkplätze sollten auch in Gebieten mit Anwohnerparken möglich sein. Es hat sich in der Praxis als besonders wichtig erwiesen, daß die Car-sharing-Fahrzeuge, um für den nächsten Benutzer auffindbar zu sein, an einem klar definierten, bekannten Ort abgestellt werden müssen. Je dezentraler die Stellplätze liegen, desto attraktiver ist aufgrund der kurzen Wege die Teilnahme am Car-sharing. Die angesprochenen Änderungen der StVO könnten bei der Lösung dieses Problems sehr hilfreich sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was hat die Bundesregierung unternommen, um den Gedanken des Car-sharing weiter zu verbreiten?
 2. Hält es Bundesregierung für sinnvoll, Car-sharing offensiv politisch zu fördern?
- Wenn ja, in welcher Form stellt sich die Bundesregierung eine weitere Förderung vor?
3. Welche konkreten Car-sharing-Projekte werden z. Z. von der Bundesregierung gefördert, und wie sieht diese Förderung aus?
 4. Welche konkreten Voraussetzungen hat die Bundesregierung an die geförderten Projekte gestellt, um sie als Car-sharing anzuerkennen?
 5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von anderen Formen des Autoteilens, und wie beurteilt sie diese in Hinsicht auf ihre Potentiale, ihre ökologischen Bedeutung und ihre Bedeutung für die Vermeidung von Autofahrten?

6. Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, andere Formen des Autoteilens zu fördern?

Wenn ja, in welcher Form?

7. Wird die Bundesregierung eine Initiative ergreifen, die StVO dahin gehend zu ändern, die Car-sharing-Fahrzeuge bei der Festlegung von Stellplätzen in ähnlicher Weise zu berücksichtigen wie Taxis?

Wenn nein, warum nicht?

8. Wird die Bundesregierung eine Initiative ergreifen, die Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO dahin gehend zu ändern, daß Car-sharing-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer, die in Gebieten mit Anwohnerparken wohnen, das Abstellen der Gemeinschaftsautos im Gebiet ermöglicht wird?

Wenn nein, warum nicht?

9. Sind car-sharing-Verbände an die Bundesregierung herangetreten mit dem Wunsch, bestimmte Gesetze, Verordnungen oder Bestimmungen zu ändern?

Wenn ja, um welche Gesetze, Verordnungen oder Bestimmungen handelt es sich?

10. Kann sich die Bundesregierung vorstellen, daß Bundesministerien oder Bundesbehörden an Car-sharing-Projekten teilnehmen, um den Bedarf an Dienstfahrzeugen zu verringern oder einen Spitzenbedarf abzudecken?

Bonn, den 23. Januar 1998

Gila Altmann (Aurich)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion