

netzwerk südbaden



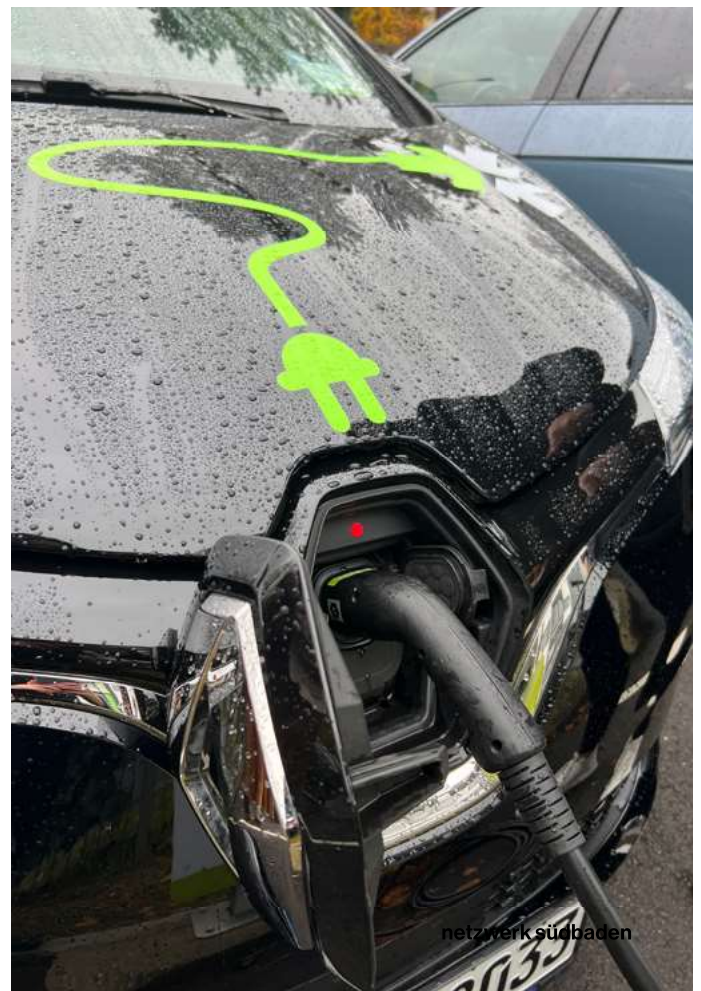
Meins, Deins, Unser

Wo Sharing Economy funktioniert – und wo nicht

Dezember 2023 | Preis: 6,00 Euro | E 2014 www.netzwerk-suedbaden.de



Das regionale Wirtschaftsmagazin



Bislang gibt es bei der Grünen Flotte etwas weniger als 10 Prozent E-Autos, Tendenz steigend. Fotos: khri8!

CARSHARING

Mein Auto, dein Auto

Beim Thema Carsharing scheiden sich die Geister: Kann das Konzept wirklich die private Pkw-Nutzung in den Städten reduzieren oder sind die Effekte als nur gering einzustufen?

VON JULIA DONÁTH-KNEER

Jetzt zieht Alfons Woestmann den Stecker. Der gebürtige Westfale war viele Jahre Vorsitzender des 1992 gegründeten Vereins Mobil-Gemeinschaft Emmendingen. Zu einer Zeit, als noch kein Mensch von Carsharing sprach, haben engagierte Privatpersonen bereits Autos zur Verfügung gestellt. „Ich erinnere mich noch, dass wir nur ein Fahrzeug hatten“, erzählt Woestmann. „Es stand bei dem Vereinsgründer in der Garage. Kinder rein, Fahrrad dalassen, ab zum Arzt und dann das Ganze wieder zurück. So war das früher.“ Später wuchs die Mobil-Gemeinschaft auf zehn Autos in Emmendingen und Denzlingen, war zuletzt sogar Teil des Flinkster-Buchungssystems der Deutschen Bahn. Die Mitglieder des kleinen Vereins aus Emmendingen konnten daher bundesweit Autos buchen. Doch nun ist Schluss.

„Wir müssten die Buchungssysteme anpassen, Bordcomputer erneuern“, berichtet Woestmann. „Zudem können wir mit der voranschreitenden E-Mobilität aus wirtschaftlichen Gründen

—
**„Wir sehen Carsharing als
Ansatz neben dem ÖPNV,
neben dem Fahrrad.
Es soll einfach sein, jedem
zur Verfügung stehen und
es sollte kostengünstiger sein
als ein eigenes Auto.“**

Jonas Schmid, Grüne Flotte

nicht mithalten, das zöge erhebliche Investitionen nach sich. Dazu ist der Verein nicht in der Lage.“ Man habe beschlossen, sich zurückzuziehen, solange der Verein noch gesund ist und

die Einlage an die Mitglieder zurückzahlen kann. Am 15. Januar fährt das letzte Fahrzeug vom Stellplatz am Emmendinger Bahnhof. Dann sollen die beiden großen professionellen Anbieter der Region übernehmen: Grüne Flotte und Stadtmobil Südbaden in Freiburg.

Beide arbeiten mit stationsbasiertem Konzept und einer breiten Palette unterschiedlicher Fahrzeuge, um möglichst viele Fahrzwecke abzudecken. Gebucht werden kann telefonisch, per App oder im Internet, der Preis richtet sich nach Kilometern, Fahrzeit und Fahrzeug. Das Auto wird an einem festen Parkplatz abgeholt und dort auch wieder abgestellt. Der Unterschied zur klassischen Autovermietung von Sixt, Europcar und Co.: Wer hier bucht, braucht den Wagen für kurze Strecken und Zeiten, mal

schnell zum Zahnarzt oder Baumarkt oder die Kinder zum Fußballturnier fahren. „Stationsbasiertes Carsharing ist auf einen sparsamen Umgang mit dem Pkw ausgerichtet“, sagt Andreas Müller, der für die Abteilung Verkehr, Technik und Umwelt beim ADAC Südbaden verantwortlich ist. „Somit sind häufige Nutzerwechsel möglich und bieten auch bei geringer Flottenstärke eine Mobilitätsgrundversorgung im Quartier als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr.“

Das sieht Jonas Schmid ähnlich. Der 29-Jährige verantwortet die Grüne Flotte vom Autohaus Schmid aus Waldkirch. „Wir sehen uns als Ansatz neben dem ÖPNV, neben dem Fahrrad. Carsharing soll einfach sein, jedem zur Verfügung stehen und es sollte kostengünstiger sein als ein eigenes Auto“, sagt Schmid, der seine Kundschaft von Führerscheinneulingen bis zur Generation 70plus einordnet. Daher ist es ihm so wichtig, dass man telefonisch buchen kann – also auch all diejenigen das Angebot nutzen können, die online keine Geschäfte machen wollen oder können. Derzeit verfügt die Grüne Flotte über mehr als 470 Fahrzeuge und rund 28.000 registrierte Nutzende. Neben den Standorten in Südbaden hat das Waldkircher Unternehmen im Jahr 2022 einen Standort in Bonn/Rhein-Sieg eröffnet.

Kostenseitig lohnt sich Carsharing vor allem für diejenigen, die weniger als 10.000 Kilometer im Jahr fahren oder zum Beispiel für Familien, die mit dem geliehenen Auto einen Zweitwagen ersetzen. „Wir wollen Anreize schaffen, das Carsharing als sinnvolles Mobilitätskonzept zu integrieren“, sagt Schmid. Dafür braucht es neben Technik und Flotte vor allem die Zusammenarbeit mit Städten und Gemeinden. Stadtmobil und Grüne Flotte kooperieren mit der Stadt Freiburg, die den Unternehmen Parkplätze in strategisch guten Lagen zur Verfügung stellt. „Wir brauchen den Schulterchluss mit der Stadtverwaltung“, betont Jonas Schmid, der derzeit an der mobilen Erschließung des neuen Freiburger Stadtteils Dietenbach mitwirkt. Hier gehört das Carsharing neben Tram und Fahrradver-

leih zum Mobilitätskonzept. Bezahlen müsse die Grüne Flotte die Parkplätze aber trotzdem, erklärt Schmid. Ergänzt werden sie durch weitere Stellflächen, die von dem Unternehmen privat angemietet werden, um möglichst große Flächendeckung gewährleisten zu können. Denn nur, wenn die Fahrzeuge planbar und gut erreichbar zu nutzen sind, können sie eine echte Alternative zum eigenen Auto sein. Im Freiburger Stadtgebiet funktioniert die Grüne Flotte gut, meint Schmid. Er spricht von einer „Durchdringung, die wir auch in Bonn erreichen wollen“.

Städte werden immer dichter

„Die Stadt wird immer dichter, der Unterhalt von Autos teurer, Parkplätze sind begrenzt“, sagt er. Das von seinem Großvater gegründete Autohaus lebt aber nicht nur vom Carsharing. Zwei weitere Geschäftsfelder sind neben dem Autoverkauf die Wohnmobil-

scheidender Unterschied bei der Frage, ob Carsharing für einen Rückgang des Verkehrs in den Städten sorgen kann. Denn: „Stationsbasiertes Carsharing ist ein sinnvoller Baustein eines nachhaltigen Stadtverkehrs. In Kombination mit einem leistungsfähigen ÖPNV und einer guten Radinfrastruktur schafft es die Voraussetzung, auf das eigene Auto verzichten zu können und damit den öffentlichen Parkraum zu entlasten“, sagt Andreas Müller vom ADAC. Das gelte jedoch explizit nicht für das Freefloating-Konzept, das für viele spontane Fahrten sorgt, die meist minutengenau abgerechnet werden. Weil es vor allem für die Bewältigung kurzer Strecken genutzt wird – oft als Ersatz fürs Fahrrad oder den Nahverkehr – Sorge Freefloating eher für mehr Autoverkehr in den Städten statt ihn zu reduzieren. Zudem trage es nicht zur Entlastung des öffentlichen Parkraums bei, eben weil die Autos überall stehen dürfen.

Insgesamt müsse man zudem beachten, dass „die verkehrlichen und ökologischen Wirkungen gering einzustufen seien, wenn man die Carsharing-Flotte ins Verhältnis zur gesamten Pkw-Flotte setzt“, so das Fazit des Verkehrsexperten. Deutschlandweit nutzen nach Zahlen des Statisti-

„Die Hoffnung, dass Carsharing die Verkehrswende bringt, wurde enttäuscht.“

Martin Ritter,
Wirtschaftswissenschaftler und Sharing-Economy-Experte

vermietung mit derzeit 30 mietbaren Campervans und das Auto Abo, von denen aktuell etwa 70 im Umlauf sind. Das Autoabo ist eine Fahrzeugvermietung für mindestens sechs Monate zu monatlichem Fixpreis. „Wir sehen alle Felder und greifen natürlich auf Synergien zurück“, sagt Schmid. „Im Autohaus werden die Flottenautos repariert, die Gebrauchtwagen aus dem Auto Abo, der Campervermietung und dem Carsharing verkauft werden.“

Neben stationsbasiertem Carsharing, wie es in der Region üblich ist, gibt es – vor allem in Metropolen wie München, Berlin, Hamburg – das sogenannte Freefloating, zum Beispiel vom Anbieter Freenow, Teil eines Joint Ventures von BMW und Mercedes-Benz. Beim Freefloating stehen die Fahrzeuge nicht an festen Stationen, sondern können überall innerhalb eines definierten Gebiets ausgeliehen und wieder abgestellt werden. Und das ist ein ent-

schenden Bundesamts etwa 4,4 Millionen Menschen Carsharing-Angebote, es gibt knapp 34.000 Autos in insgesamt 1082 Städten und Gemeinden. Zum Vergleich: 2023 fuhren insgesamt 48,8 Millionen private Pkws durch die Gegend.

Klappt die Verkehrswende?

Martin Ritter, Wissenschaftsmanager an der Uni Freiburg, sieht das noch kritischer. Auf der systemischen Ebene sei die Idee gescheitert, sagt der Wirtschaftswissenschaftler, der für seine Doktorarbeit über die Sharing Economy speziell Carsharing-Angebote unter die Lupe genommen hat. „Die Hoffnung, dass Carsharing die Verkehrswende bringt, wurde enttäuscht.“ Eine Erkenntnis seiner Studien: Die Besitzzahlen von privaten Pkw steigen weiterhin, Carsharing habe also, wenn überhaupt, einen marginalen Effekt. In Städten reduziere es weder den Autoverkehr noch die Autokäufe, sondern

Jonas Schmid (li.) vom Autohaus Schmid in Waldkirch verantwortet die Grüne Flotte. Alfons Woestmann war jahrelang Vorsitzender des Vereins Mobil-Gemeinschaft Emmendingen, der seit Anfang der Neunzigerjahre Carsharing anbietet. Fotos: khri81/ZVG



schaffe zusätzlichen Mobilitätskonsum. Positiv sei allerdings das gewerbliche Umfeld, meint Ritter. Etwa, wenn Firmen einen gemeinsamen Pkw-Pool bilden und damit tatsächlich Ressourcen sparen. Auch die Grüne Flotte hat sowohl private als auch gewerbliche Kunden im Visier. Das Problem: „Privatleute wollen Carsharing-Stellplätze in den Stadtzentren, Firmen im Gewerbegebiet“, sagt Ritter.

Zudem wird es immer Leute geben, die nicht auf ihr eigenes Auto verzichten wollen. Vor allem im ländlichen Raum kommt Carsharing an seine Grenzen. Man tut sich schwer, wenn das eigene Auto nicht mehr vor der Tür steht. „Jemanden, der sein Auto für alles braucht, den bekommst du nicht zum Carsharing“, sagt auch Alfons Woestmann von der Mobil-Gemeinschaft Emmendingen. Daher freut es

ihn umso mehr, dass viele der ehemaligen Mitglieder auch nach dem Ende des Vereins beim Konzept des Autoteilens bleiben – einfach, weil es so viele positive Aspekte habe. „Es ist ja generell sinnvoll, vom Besitzen zum Teilen zu kommen, um nachhaltige Mobilität weiter zu stützen und so die Anzahl der Pkw mit allen Folgen für Umwelt und Gesellschaft zu reduzieren.“ ■

