

28.04.2019

Gemeinschaftliche Autonutzung Carsharing, Ridesharing und Fahrgemeinschaften

Anlass

Die gemeinschaftliche Autonutzung berührt den öffentlichen Verkehr. Neue Organisationsformen treten hervor, führen neue Werbebegriffe ein und behaupten, den ÖPNV zu ergänzen und einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz zu leisten. Die Sinnhaftigkeit von Carsharing ist umstritten.

Leitbild Mobilität in Berlin

Im „Leitbild Mobilität in Berlin“ vom Mai 2015 stellten wir fest: „Personenkraftwagen schädigen und zerstören die Umwelt nicht nur während der Fahrt, sondern auch beim Herstellen und Entsorgen und mit ihrem Platzbedarf in der ungenutzten Zeit, die 95 % beträgt. Diese Wirkungen müssen reduziert werden, indem die Anzahl der vorhandenen Autos reduziert wird und diese zunehmend öffentlich oder gemeinschaftlich genutzt werden.“

Als Arbeitsrichtung nahmen wir uns vor: „Auszubauen sind alle Formen der zeitweiligen oder gemeinschaftlichen Nutzung von Autos durch Privatpersonen und durch Firmen, zum Beispiel

- das zeitweilige Nutzen von Autos durch mehrere Personen, die sich zu diesem Zweck organisiert haben („Carsharing“). Mietstationen an Verkehrsknotenpunkten ergänzen den öffentlichen Verkehr, indem Autos für eine Teilstrecke zu einem abgelegenen Ziel genutzt werden können,
- das Mieten von Autos bei Autoverleihfirmen,
- Mitfahrzentralen, die die Mitnahme von Mitreisenden in Privatautos organisieren, ohne Gewinn anzustreben,
- Fahrgemeinschaften von Nachbarn oder Bekannten, die sich ein Privatauto teilen.“

Unsere Stellung zu Carsharing ist aus heutiger Sicht kritischer, ebenso zu neuen Formen der Mitfahrvermittlung.

Koalitionsvereinbarung

Die Koalitionsvereinbarung für 2016 bis 2021 sagt dazu im Abschnitt „Elektromobilität ausbauen“: „Die Koalition wird Formen kollektiver Elektromobilität befördern und sich dafür einsetzen, dass Car-Sharing-Angebote ökologisch ausgerichtet werden. ... Einsatzmöglichkeiten autonom fahrender Fahrzeuge im Umweltverbund sollen untersucht werden.“

Das entspricht unseren Vorstellungen, außer dass der Begriff „kollektive Elektromobilität“ hier fälschlich für „gemeinschaftliche Benutzung von Elektroautos“ verwendet wird, nicht – wie es richtig wäre – für „Benutzung öffentlicher elektrischer Bahnen und Busse“.

Nahverkehrsplan Berlin

In Ergänzung des herkömmlichen Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) beschäftigt sich der Nahverkehrsplan 2019 bis 2023 (Stand 25.02.2019) mit Bedarfsverkehr und auch mit dem Autoteilen, verenglischt Carsharing. Er enthält im Kapitel I.4.2.2 die Aussage:

„Positive Synergieeffekte zwischen MIV und ÖPNV bietet die weitere Förderung von Carsharing im Stadtgebiet. Die Verkehrsunternehmen sind hier bereits von sich aus aktiv, indem sie ihren Kunden permanent oder im Rahmen von Sonderaktionen günstige Konditionen für die Carsharing-Nutzung bei verschiedenen Anbietern unterbreiten. Im Rahmen der Prüfung zur Einrichtung von Mobilitätshubs ... ist daher zu prüfen, wie Carsharing-Angebote in diese integriert werden können.“ (Hub = englisch: Nabe, Mittelpunkt. Gemeint sind Verkehrsknotenpunkte.)

Im Zusammenhang mit Mobilitätsstationen sagt der Nahverkehrsplan im Kapitel III.2.5.2.1: „So sind bspw. privilegierte Pkw-Angebote, etwa Stellplätze für stationsungebundene Carsharing-Angebote (sogenanntes Free floating) im Innenstadtbereich in der Regel verkehrspolitisch nicht sinnvoll, da sie dort vor allem in Konkurrenz zum ÖPNV stehen, ohne diesem gegenüber verkehrliche und ökologische Vorteile zu bieten. Dagegen können solche Angebote an Mobilitätshubs im Vorortbereich durchaus im Sinne der verkehrspolitischen Zielerreichung sein.“

Da andere Formen der gemeinschaftlichen Autonutzung wie Mitfahrzentralen, Fahrgemeinschaften und Autovermietung nicht erwähnt sind, wird offenbar stillschweigend vorausgesetzt, dass diese sich selbst organisieren und nicht beeinflusst werden können oder sollen.

Tendenzen der Autonutzung

Zusammengefasst aus „Das Auto im Digitalen Kapitalismus“ von Timo Daum

Zu beobachten sind verschieden gerichtete Tendenzen:

- Die Automobilindustrie hielt lange an ihrem traditionellen Geschäftsmodell fest, Fahrzeuge an Privatpersonen und Firmen zu verkaufen, anstatt in vernetzte Mobilität zu investieren.
- Die Konsumenten richten sich weniger auf Autos aus, sondern mehr auf Mobilität. Das Streben nach Eigentum wird abgelöst durch Zugriff und Nutzung von Daten. Die Kunden kaufen kein Produkt mehr zum individuellen Gebrauch, sondern nehmen eine Dienstleistung in Anspruch.
- Dies machen sich die Informationstechnik-Firmen zunutze und versuchen, auf der Welle der „Digitalisierung“ über neue Sammeltaxi-Formen dem ÖPNV „Marktanteile“ abzujagen und dies den Kommunen als Beitrag zur umweltbewussten Verkehrspolitik zu „verkaufen“. Dabei werden vorzugsweise undurchsichtige englische Begriffe verwendet.
- Neuerdings versucht auch die Automobilindustrie, ihre Absatzschwierigkeiten durch Anpreisen von „Mobilitätsdienstleistungen“ und Gemeinschaftsautos zu bewältigen.
- Die Firmen organisieren ihre Dienstleistungen über sogenannte „Plattformen“ (vorstellbar als ein Netzwerk von Datenbanken), speichern und nutzen die Fahrer- und Fahrtdaten.
- Verbrennungsmotoren werden durch Elektroantrieb ersetzt. Das sogenannte „autonome“ Fahren ohne Beteiligung des Menschen wird entwickelt.

Übersicht der Verkehrsformen: Öffentlich – Gemeinschaftlich – Privat

Um die Übergangsformen vom öffentlichen zum nicht-öffentlichen Verkehr und die Vielfalt der verwendeten deutschen und englischen Begriffe zu ordnen, stellen wir folgende Übersicht voran. Die englische Bezeichnung „On demand“ übersetzen wir „auf Verlangen“.

	Linie, Gebiet	Fahrplan, Zeitraum	Anfordern	Zugang	Mitfahrt	Fahrzeug-Besitz	Chauffeur
Freier ÖPNV							
Linienbus	Linie	Fahrplan	nein	frei, anonym	kollektiv	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen
ÖPNV auf Verlangen							
Rufbus	Linie	In der Regel Fahrplan	Vorbestellung oder spontan	frei, anonym	kollektiv	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen
Freies Sammeltaxi	begrenzt. Gebiet	begrenzter Zeitraum [A]	Vorbestellung oder spontan	frei, anonym	zusammengefasst	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen
App-gebundener Sammeltaxi	begrenzt. Gebiet mit festem Start/Ziel	Feste Startzeit im begrenzten Zeitraum	Nur Vorbestellung	nur mit App, personalisiert	zusammengefasst	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen
[RP] App-gebundenes Sammeltaxi	begrenzt. Gebiet	Immer, ohne Fahrplan	Nur Vorbestellung	nur mit App, personalisiert	zusammengefasst	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen
Taxi	überall	Immer, ohne Fahrplan	Vorbestellung oder spontan	frei, anonym	einzel	Taxiunternehmen	Taxiunternehmen
Gemeinschaftliche Autonutzung							
Carsharing	überall	immer	Vorbestellung	Mitglied einer Organisation	einzel oder zusammengefasst	Firma	Selbstfahrer
App-gebundene vermittelte Mitfahrt	überall	immer	Anmelden bei Organisation	Nur mit App, personalisiert [MU]	einzel oder zusammengefasst	Privatbesitz oder Verleih-Firma	Unbekannt
Vermittelte Mitfahrt [RS]	überall	immer	Anmelden bei Mitfahrzentrale [MZ]	Internet, personalisiert	zusammengefasst	Privatbesitz	Unbekannt
Fahrgemeinschaft	überall	immer	nach Absprache	Persönlich bekannt	zusammengefasst	Selbst oder Bekannter	Selbst oder Bekannter
Private Mitfahrt	überall	immer	nach Absprache	persönlich bekannt	zusammengefasst	Privatbesitz	Bekannt
Mietauto	überall	immer	Vorbestellung oder spontan	personalisiert	einzel	Verleih-Firma	Selbstfahrer
Privater Autobesitz							
Privat-Pkw	überall	immer	nein	frei, anonym	einzel	Privatbesitz	Selbstfahrer

[A] nur feste Abfahrzeiten an wenigen „Ankerhaltstellen“

[RP] auch Ridepooling (= Fahrt zusammenfassen) genannt, zum Beispiel BerlKönig

[MU] zum Beispiel Uber

[RS] auch Ridesharing (= Fahrt teilen) genannt

[MZ] stationär oder über Internet

Wie funktioniert Carsharing?

Informationen aus Wikipedia zusammengestellt.

Carsharing heißt „Auto teilen“ und bedeutet eine spezielle Form der gemeinschaftlichen Autonutzung mit folgenden Merkmalen:

- Voraussetzungen zur Teilnahme sind die Fahrerlaubnis und die kostenpflichtige Mitgliedschaft in einer Organisation.
- Die Organisation und nicht die einzelnen Teilnehmer sind Eigentümer der Autos und – im Unterschied zum nachbarschaftlichen Autoteilen – für die Wartung und Reparatur der Fahrzeuge verantwortlich.
- Feste Mietstationen (Parkplätze oder im öffentlichen Raum), häufig an Verkehrsknotenpunkten.
- Bestellung und Buchung über Internet oder Mobiltelefon rund um die Uhr. Reservierung mit Schlüsselkästen oder GPS-Ortung (englisch: global positioning system = weltweites Standortbestimmungssystem).
- Fahrzeuge werden meist benutzt, um von den Knotenpunkten aus abgelegene Ziele zu erreichen.
- Der Nutzer muss vorher entscheiden, an welchem Standort des Carsharing-Anbieters er das Fahrzeug abliefern will. Dort muss er es vor Ablauf der gebuchten Zeit in sauberem Zustand abstellen.
- Manche Firmen bieten „Free Floating“ (frei umlaufend) an. Dann darf das Fahrzeug innerhalb eines fest definierten Nutzungsgebiets auf jedem freien Parkplatz abgestellt werden.
- Bei Free Floating geben Bordcomputer, die mit einem zentralen Computer über Funk verbunden sind und ihren Standort melden, das Fahrzeug frei. Die Kunden suchen sich mit ihrem Mobiltelefon („online“) ein Fahrzeug.
- Kosten werden aus Fahrzeit und Fahrkilometern errechnet, kein Festpreis wie beim Autoverleih.

Vorteilhaftes am Carsharing

Aus umweltpolitischer Sicht:

- Weniger Flächenverbrauch, könnte 4 bis 8 Privatautos ersetzen.
- Die Fahrzeuge sind neuer als Privatautos, stoßen 16% weniger Kohlendioxid aus.

Aus Nutzersicht:

- Eignet sich für unregelmäßige Fahrten oder Transporte, vor allem in städtischen Wohnvierteln, wo Abstellplätze knapp sind.
- Einfach, weil sich die Organisation um Zulassung, Wartung, Reparatur und Formalitäten kümmert. Klare rechtliche Regelungen zwischen der Carsharing-Organisation und den Fahrern. Das Fahrzeug muss nicht vollgetankt abgeliefert werden, wie beim Autoverleih.

Die BVG wirbt für ihr Carsharing-Angebot „Driver Now“ mit geringem Preis für Abo-Kunden.

Umstrittenes am Carsharing

Bisher hat sich der Fahrzeugbestand infolge von Carsharing nicht vermindert. Jüngere Nutzer verzichten vielfach aus Kostengründen zunächst auf ein eigenes Fahrzeug und erwerben später bei gestiegenem Einkommen doch eins; Carsharing stellt nur eine Übergangslösung dar. Wer keine Fahrerlaubnis besitzt, kann Carsharing nicht nutzen.

Gelegentlich gibt es Bedürfnisse, einen Weg selbstfahrend mit dem Auto zurückzulegen, zum Beispiel wegen gesundheitlicher Einschränkungen oder Witterungsbedingungen, für Lastentransporte oder zur Kombination mehrerer Wege. Solch ein Bedürfnis tritt umso öfter auf, je weitmaschiger das ÖPNV-Netz in den Außenbezirken und im Umland ist. Es tritt aber selbst bei dichtem, sehr gut organisiertem und zuverlässigem ÖPNV auch in der Innenstadt auf. Für die Organisation ist das Betreiben von Carsharing in der dicht besiedelten Innenstadt wirtschaftlicher, und dort betreibt sie das Geschäft ohne Rücksicht auf die Konkurrenz zum ÖPNV.

Carsharing im Zielgebiet einer Fernreise führt zu Mehrbelastung der Straßen und Autoabstellplätze, da die Belastung im Startgebiet bestehen bleibt.

Aus umweltpolitischer Sicht sind keine Vor- oder Nachteile gegenüber einem Mietauto, Taxi oder Sammeltaxi erkennbar.

Carsharing nützlich machen

Dass Carsharing als Vorstufe oder zeitweiliger Ersatz zum privaten Autobesitz benutzt wird, lässt sich nicht verhindern.

Wenn Carsharing aber ernsthaft als Ergänzung und nicht als Ersatz des ÖPNV eingesetzt werden soll und zum Zurückdrängen des Autobestands beitragen soll, muss die Kommune regulierend eingreifen und ihre Gestaltungsspielräume nutzen. Sie kann den Verleih von Autos und Transportern organisieren, Tarife, Arbeitsbedingungen, Fahrzeuge und Antriebe vorschreiben. Ziel ist, dass nicht private profitorientierte Betreiber, sondern die Stadt die Richtlinien bestimmt, über die Infrastruktur und vor allem über die Datenhoheit verfügt.

Zu diesem Ziel passt es, in den geplanten Mobilitätsstationen an Verkehrsknotenpunkten auch die Carsharing-Organisation zu stationieren. Damit trotzdem ein Anreiz besteht, den ÖPNV zu benutzen, muss Carsharing teurer sein als der ÖPNV; es sollte aber billiger als ein Taxi sein, da kein extra Chauffeur benötigt wird.

Wenn Carsharing wirken soll, sind außerdem finanzielle Maßnahmen wie Parkgebühren und verkehrssteuernde Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs notwendig, damit kein Anreiz mehr zur Benutzung von Privatautos besteht.

Ridesharing und Fahrgemeinschaften

Beim herkömmlichen Ridesharing (= englisch: Fahrt teilen) informiert ein Autobesitzer eine stationäre Mitfahrzentrale über eine geplante Fahrt. Andere Personen teilen der Mitfahrzentrale ihren Fahrtwunsch mit. Teilnehmen kann jeder, auch ohne Fahrerlaubnis. Die Mitfahrzentrale organisiert gegen Vermittlungsgebühren die gemeinsamen Fahrten. Die Fahrtteilnehmer teilen sich die Kosten. Hier besteht das gleiche Risiko der Datenspeicherung und des Datenmissbrauchs wie beim Carsharing.

Bei Fahrgemeinschaften sprechen sich die Fahrtteilnehmer ohne Vermittlungszentrale ab. Einer nimmt in seinem Privatauto andere Personen mit gleichem oder ähnlichem Fahrtwunsch mit. Die Personen teilen sich die Kosten oder verwenden abwechselnd ihre Privatautos. Daten werden nicht gespeichert.

Im Vergleich zu Einzelfahrten mit Privatautos entlasten diese Formen die Straßen und tragen zur Umwelt- und Ressourcenschonung bei, aber in geringerem Maße als beim öffentlichen Verkehr. Sinnvoll sind sie nur in Verbindungen mit ungenügendem ÖPNV-Angebot.

Neuere, meist taxiähnliche, Ridesharing-Formen (zum Beispiel Uber) sind nicht für alle frei zugänglich, sondern nur über spezielle Apps. Fahrer, die selbst keinen Fahrtwunsch haben, halten sich mit ihrem eigenen oder von einer Automobilfirma gemieteten Auto bereit. Über die App werden ihnen Fahrtwünsche vermittelt. Die vermittelnden „Plattformen“ sammeln und benutzen die Mitfahrer- und Fahrtdaten. Sie bieten ihre Dienste vor allem dort an, wo starkes Verkehrsaufkommen vorhanden ist, um Fahrgäste vom öffentlichen Verkehr abzuziehen.