

25.02.2010

## **Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen ermöglichen (Drucksache 17/781)**

**Präsident Dr. Norbert Lammert:**

Bettina Herlitzius ist die nächste Rednerin für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

*(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)*

**Bettina Herlitzius (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):**

Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich bin froh, dass Sie diesem SPD-Antrag durchaus aufgeschlossen gegenüberstehen. Ich möchte diese Stimmung aufnehmen. Ich freue mich über diesen Antrag. Wir werden ihm wahrscheinlich zustimmen. Wir hatten ja einen fast deckungsgleichen Antrag letztes Jahr im Sommer eingebracht, der von der Großen Koalition leider abgelehnt worden ist.

*(Patrick Döring [FDP]: Der war viel schlechter!)*

Aber ich sehe: Es hat sich etwas entwickelt. Insofern bin ich sehr optimistisch, was die Debatte angeht.

Worum geht es bei Carsharing?

*(Manfred Grund [CDU/CSU]: Gute Frage!)*

Man muss das wohl doch etwas ausführen. Nachdem ich einige Beiträge hier gehört habe, glaube ich, dass grundsätzliche Missverständnisse bestehen. Wir können ruhig bei den deutschen Wörtern bleiben: Auto teilen. Menschen teilen sich ein Auto, aber nicht mit dem Schraubenzieher oder mit dem Schweißgerät. Nein, sie teilen sich die Nutzung. Bis zu 20 Personen teilweise sind es sogar mehr – können sich durch geschicktes Zeitmanagement ein Auto teilen. Diese 20 Personen müssen nicht alle ein Auto haben. Wenn es aber auch nur zehn Autos mehr werden, entstehen genau die Probleme, die Sie gerade beschrieben haben, Herr Döring: der verstärkte Parkdruck und die Erhöhung des Verkehrs in den Innenstädten. Deswegen ist das ein interessantes Modell.

Der Schritt zum Carsharing ist weniger in der Überlegung begründet: "Ich habe noch nie ein Auto gehabt; jetzt probiere ich das mal aus", sondern eher darin: Bevor ich mir ein Auto kaufe, mache ich Carsharing; vielleicht kann ich meinen Bedarf damit decken. – Insofern ist das schon eine wichtige Variante.

*(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie des Abg. Sören Bartol [SPD])*

Schauen wir ein bisschen weiter; betrachten wir Unternehmen oder Behörden. Ein Großteil der Carsharing-Fahrten sind mit fast 40 Prozent berufliche Fahrten. Wir reden hier also nicht über privaten Individualverkehr, sondern über berufsbedingte Fahrten. Wir reden darüber, dass Behörden, dass Unternehmen ihre Dienstflotte abbauen. Das ist wichtig und in der Innenstadt interessant.

Es profitieren vor allem unsere Innenstädte: Es gibt weniger Parkplatzbedarf, der Individualverkehr wird eingeschränkt, aber vor allen Dingen bietet das Carsharing eine Mobilitätsmöglichkeit für Menschen mit kleinem Geldbeutel. Ein Carsharing-Auto zu nutzen, ist natürlich wesentlich günstiger, als ein eigenes Auto zu besitzen. Davon profitieren unsere Innenstädte und unsere Wohnviertel, da die Wohnqualität

gesteigert wird.

Vor 20 Jahren entstanden die ersten Initiativen zum Carsharing, zum Stadtteilauto, zum Gemeinschaftsauto; so wurde es damals genannt. Das waren teilweise ideologisch tief verwurzelte Gesellschaften. Ich kann mir vorstellen, dass Ihre Bedenken daher rühren. Seit zehn Jahren ist dieser Markt aber professionell. Er hat sich entwickelt. Es bestehen Wachstumspotenziale. Hier ist eine interessante ökologische Mobilitätsdienstleistung entstanden.

Trotzdem ist Carsharing nach wie vor ein Nischenprodukt im Bereich der städtischen Mobilität.

*(Manfred Grund [CDU/CSU]: Auch im Parlament!)*

Woran hapert es? Von Nutzern geteilte Autos sind Teile einer Mobilitätskette. Das heißt, sie können den öffentlichen Nahverkehr, auch den Individualverkehr nicht ersetzen. Da machen wir uns gar nichts vor. Die Nutzer von Carsharing brauchen den öffentlichen Nahverkehr. Sie brauchen als Grundvoraussetzung die direkte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, an zentrale Haltestellen, an Busse und Bahnhöfe.

(Patrick Döring [FDP]: Haben sie doch! Es sind doch überall Parkhäuser! An jedem Bahnhof ist ein Parkhaus! – Gegenruf des Abg. Jörn Wunderlich [DIE LINKE]: Bei mir am Bahnhof aber nicht! Da ist kein Parkhaus!)

– Herr Döring, schön, dass Sie zuhören. – Aber genau das ist das Problem. Der Parkraum an zentralen Stellen des öffentlichen Nahverkehrs ist knapp und teuer.

Viele Kommunen scheuen davor zurück, Parkflächen für Carsharing-Modelle auszuweiten. Wir brauchen daher eine klare bundesrechtliche Regelung, die den Kommunen bei ihren nachhaltigen Mobilitätskonzepten den Rücken stärkt. Das sind wichtige Rahmenbedingungen, die mit diesem Antrag gefordert werden. Wir müssen das Straßenverkehrsrecht und die Straßenverkehrs-Ordnung ändern. Es kann nicht sein, dass Taxen, für die wir extra Stellflächen reservieren, gegenüber Stadtteilautos bevorzugt werden.

*(Patrick Döring [FDP]: Taxen sind ÖPNV nach dem Gesetz!)*

Hier muss Gleichbehandlung herrschen. Hier müssen beide Mobilitätsbranchen die gleiche Chance haben.

Lassen Sie mich zum Schluss der Ehrlichkeit halber sagen: Auch wir haben diesen Antrag geschrieben,

*(Patrick Döring [FDP]: Nichts anderes hatten wir erwartet!)*

zumindest zum Teil. Er ist geschrieben von einem im Bundesrat mit Mehrheit beschlossenen Antrag. Im Verkehrsausschuss und im Umweltausschuss dort ist dieses Thema behandelt worden.

(Sören Bartol [SPD]: Ich habe den nicht abgeschrieben! Das ist eine Unterstellung! – Wolfgang Wieland [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die SPD hat das Rad noch einmal erfunden, behauptet sie!)

Der Antrag ist im Bundesrat mit großer Mehrheit beschlossen worden. CDU, CSU und SPD müssen dabei gewesen sein; denn wir sind nicht allein im Bundesrat.

Insofern kann man feststellen, dass sich die Länder einig sind. Umso ärgerlicher ist dieses Trauerspiel, das Sie hier im Deutschen Bundestag aufführen. Lassen Sie uns beim Thema Carsharing endlich zum

letzten Akt kommen! Treffen Sie eine fachpolitisch richtige Entscheidung! Stärken Sie nachhaltige, kostengünstige Mobilitätsformen in unseren Städten!

Danke schön.

*(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD)*