

ANTRAG

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Carsharing in Mecklenburg-Vorpommern stärken

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

1. Carsharing – insbesondere stationäres Carsharing – ist ein wichtiger Baustein für klimafreundliche Mobilität. Das Umweltbundesamt bezeichnet Carsharing als vierte Säule des Umweltverbundes (neben ÖPNV, zu Fuß gehen und Rad fahren). Abhängig von den örtlichen Verhältnissen kann ein Carsharing-Fahrzeug vier bis teils über zehn private PKW ersetzen. Zudem verlagern Carsharing-Kunden viele Wege auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Carsharing-Fahrzeuge stoßen überdies weniger CO₂ aus im Vergleich zum Durchschnitt des nationalen PKW-Bestandes. Dadurch entlastet Carsharing die Umwelt und spart Ressourcen. Hinzu kommen weitere Vorteile: Carsharing kann die monatlichen Ausgaben eines Haushalts senken, wenn z. B. von einer Anschaffung eines eigenen PKW abgesehen oder der Zweitwagen abgeschafft wird. Es spart Zeit, minimiert Stress, macht die Parkplatzsuche überflüssig und trägt zu einer effizienten Nutzung von Straßen und Parkraum bei.
2. Die Zahl der Menschen, die Carsharing nutzen, stieg in den letzten Jahren rasant. Aktuell gibt es laut Bundesverband Carsharing deutschlandweit über 5,5 Millionen Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer sowie über 43 000 Carsharing-Fahrzeuge. Gleichzeitig zeigt sich, dass Carsharing keineswegs nur ein Großstadtphänomen ist. Auch in insgesamt 860 Städten und Gemeinden mit unter 20 000 Einwohnern gibt es laut Bundesverband Carsharing ein Carsharing-Angebot¹.

¹ Stand: 1. Januar 2024; Bundesverband Carsharing (<https://carsharing.de/carsharing-wachstum-beschleunigt-sich>)

3. In Mecklenburg-Vorpommern spielt Carsharing nur an wenigen Standorten eine Rolle. In Rostock ist die Entwicklung und auch die aktuelle Situation vergleichsweise gut. In Städten wie Schwerin, Greifswald oder Wismar sind die vorhandenen Angebote hingegen überschaubar. Im ländlichen Raum gibt es kaum Angebote². Zahlreiche Beispiele aus anderen Bundesländern zeigen, dass stationsbasiertes Carsharing nicht an bestimmte Ortsgrößen gebunden ist und Carsharing auch im ländlichen Raum sehr gut funktionieren kann³.

II. Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. zu prüfen, wie Carsharing-Angebote auch in ländlichen Regionen, kleineren Städten sowie an peripheren Standorten gestärkt werden können sowie ein Carsharing-Modellprojekt in einer oder mehreren ländlichen Regionen in Mecklenburg-Vorpommern zu etablieren.
2. Beratungsangebote für Städte und Gemeinden im Land zu schaffen, die Carsharing in ihre Verkehrskonzepte integrieren und/oder die Gründung von Carsharing-Angeboten vor Ort etablieren wollen.
3. bereits bestehende Fördermöglichkeiten für Carsharing aktiv in den Landkreisen, Städten und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern zu bewerben sowie mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit auf die ökonomischen und ökologischen Vorteile von Carsharing hinzuweisen.

Dr. Harald Terpe und Fraktion

Begründung:

Die Vorteile von Carsharing sind mannigfaltig. Zunächst ist Carsharing – insbesondere in Form von stationsbasiertem Carsharing – klimafreundlich, da sehr viel CO₂ eingespart wird. Carsharing-Kundinnen und -Kunden schaffen häufig eigene PKW ab. Sie verlagern zudem öfter Wege auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Darüber hinaus sind Carsharing-Fahrzeuge in der Regel moderner, kleiner und dadurch energieeffizienter als der Durchschnitts-PKW in Deutschland. Sie stoßen je gefahrenem Kilometer weniger CO₂ aus als durchschnittliche private Fahrzeuge. Ferner ist der Anteil der E-Autos deutlich höher als im bundesweiten Fahrzeugbestand.

Hinzu kommen ökonomische Vorteile auf Haushaltsebene. Ein eigenes Auto verursacht hohe Kosten. Neben der Anschaffung und den Nutzungskosten (Sprit) schlagen die Fixkosten für Versicherung, Wartung und Service zu Buche. Bei Neuwagen ist zudem noch der Wertverlust zu beachten.

² Ein Beispiel ist das Gessiner Dörp-Mobil (<http://gessin.de/doerpmobil>).

³ Beispielhaft sei auf die Dörpsmobile in Schleswig-Holstein verwiesen (<https://www.doerpsmobil-sh.de/>).

Da Autobesitzerinnen und Autobesitzer nachweislich die tatsächlichen Kosten ihres eigenen PKW viel zu niedrig einschätzen⁴, kommt das eigene Auto häufig auch dann zum Einsatz, wenn andere Verkehrsmittel eigentlich die deutlich günstigere Alternative für einen Haushalt wären. Das gilt auch und insbesondere für Carsharing, denn selbst bei einigen Tausend Kilometern Fahrleistung im Jahr ist die Nutzung von Carsharing teils deutlich günstiger als der eigene PKW. Das belegen Modellrechnungen⁵. Ein Haushalt kann also durch die Nutzung von Carsharing monatliche Ausgaben in erheblichem Umfang einsparen.

Insgesamt schützt Carsharing die Umwelt, schont den Geldbeutel, spart Zeit und Stress, da die Parkplatzsuche wegfällt und sich die Anbieterinnen und Anbieter um Wartung und Reparatur kümmern, und es entlastet die Straßen und den Parkraum in den Städten.

In Mecklenburg-Vorpommern ist Carsharing, Rostock und Greifswald ausgenommen, wenig verbreitet. Selbst in der Landeshauptstadt Schwerin ist das Carsharing-Angebot überschaubar. Das liegt vorrangig an der ländlichen Struktur, die es für gewerbliche Anbieter aus betriebswirtschaftlicher Sicht unattraktiv macht, Carsharing anzubieten. Zu viele Menschen besitzen auf dem Land einen eigenen PKW. Als entsprechend niedrig wird die zu erwartende Nachfrage eingestuft. Andererseits gibt es bundesweit sehr viele Carsharing-Angebote in ländlich geprägten Gebieten und kleineren Städten unter 20 000 Einwohnern. Zahlreiche Beispiele belegen das⁶. Das macht deutlich, dass stationsbasiertes Carsharing nicht an bestimmte Ortsgrößen gebunden ist. Allerdings sinkt mit kleiner werdender Einwohnerzahl die Chance, dass ein Carsharing-Angebot in einem Landkreis oder einer Gemeinde ein sich selbst tragendes Geschäftsmodell wird. Die im ländlichen Raum häufig zu findenden Dorfautos oder Bürgermobile werden daher oft in Trägerschaft von Vereinen, Dorfgemeinschaften, Kommunen oder Landkreisen etabliert – oftmals unterstützt durch Förderangebote. Mithilfe des EU-Programms LEADER konnte Carsharing an vielen Orten abseits der Großstädte etabliert werden⁷. Das zeigt, Carsharing im ländlichen Raum funktioniert durchaus und kann dort einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes leisten.

Damit Carsharing auch im ländlich geprägten Mecklenburg-Vorpommern eine größere Rolle spielt, braucht es neben ehrenamtlichem Engagement auch die Unterstützung seitens der Politik. Die Landesregierung sollte darum prüfen, wie Carsharing in Mecklenburg-Vorpommern gefördert werden kann.

⁴ Demnach unterschätzen Autobesitzerinnen und Autobesitzer in Deutschland die Gesamtkosten ihres eigenen PKW systematisch um bis zu 50 Prozent. Siehe <https://idw-online.de/de/news745200>. Originalquelle: Andor, M. A., Gerster, A., Gillingham, K. T., & Horvath, M. (2020). Running a car costs much more than people think stalling the uptake of green travel. *Nature*, 580(7804), 453 bis 455.

⁵ siehe Bundesverband Carsharing: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-wird-im-vergleich-zum-eigenen-auto-immer-guenstiger>

⁶ Beispielhaft erwähnt seien der Landkreis Ebersberg in Bayern (<https://www.ebe-carsharing.de/>), der Landkreis Barnim in Brandenburg (<https://www.barshare.de/>), der Schwalm-Eder-Kreis in Nordhessen (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/pulsierendes-carsharing-und-um-homberg-efze>), der Landkreis Grafschaft Bentheim in Niedersachsen (<https://www.grafschaft-bentheim.de/grafschaft/umwelt-bauen-ordnung/klimaschutz/carsharing.php>) oder das Dorfmobile Barsikow in Brandenburg (<http://dorfmobil-barsikow.de/>).

⁷ so z. B. im Landkreis Grafschaft Bentheim in Niedersachsen (<https://www.grafschaft-bentheim.de/grafschaft/umwelt-bauen-ordnung/klimaschutz/carsharing.php>)

Auch Carsharing-Modellprojekte im ländlichen Raum sollten in Erwägung gezogen werden, um die Machbarkeit zu demonstrieren, etwaige Bedenken auszuräumen und auf diesem Weg mittel- und langfristig Carsharing flächendeckend in Mecklenburg-Vorpommern zu etablieren. Modellprojekte, insbesondere für Carsharing-Angebote im ländlichen Raum, eignen sich darüber hinaus, die bestehenden Förderbedarfe zu analysieren und mithilfe der Ergebnisse eine Förderrichtlinie für Carsharing-Angebote im ländlichen Raum zu entwickeln. Inhalt einer solchen Förderrichtlinie könnte z. B. eine einmalige Anschubfinanzierung für neue Carsharing-Angebote samt Marketingmaßnahmen sein.

Des Weiteren muss Carsharing in Mecklenburg-Vorpommern dadurch gefördert werden, dass Beratungsangebote für Landkreise, Städte und Gemeinden geschaffen werden. Schließlich sollte die Landesregierung mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit auf die ökonomischen und ökologischen Vorteile von Carsharing hinweisen. Dazu gehört auch, die bestehenden Fördermöglichkeiten (z. B. über LEADER) aktiv bei den Landkreisen, Städten und Gemeinden zu bewerben und diese bei der Beantragung von Fördermitteln zu unterstützen.

Gerade der Vergleich zu anderen ländlichen Gegenden in Deutschland zeigt, dass hinsichtlich des Carsharing-Angebotes in Mecklenburg-Vorpommern Aufholbedarf besteht. Andere ländliche Regionen in Deutschland machen vor, wie Carsharing im ländlichen Raum funktionieren kann. Hieran sollte sich Mecklenburg-Vorpommern ein Beispiel nehmen.