ZEIT ONLINE

Carsharing

Leihautos gegen den Stau

Carsharing kann helfen, den Autoverkehr zu reduzieren. Das ist das Ergebnis einer Studie. Städte sollten Anbieter daher noch stärker unterstützen, sagen die Forscher.

Von **Sören Götz**

25. September 2020, 10:39 Uhr · 81 Kommentare

Ein Auto des Carsharing-Anbieters WeShare © Gerald Matzka/dpa

Staus, Luftverschmutzung, Lärm, Parkplatzmangel: Zu viele Autos in den Städten führen zu zahlreichen Problemen [https://www.zeit.de/2020/39/autofrei-grossstaedte-strassenverkehr-rad-fahren-berlin-amsterdam]. Und doch steigt ihre Zahl weiter – sogar in Städten mit sehr gut ausgebautem Nahverkehr wie Berlin. Die Politik sucht nach Lösungen für dieses Problem, die den Bürgerinnen und Bürgern möglichst wenig wehtun. Als eine solche Lösung gilt Carsharing. Wer sich jederzeit ein Auto leihen kann, muss selbst keins besitzen und wer keins besitzt, fährt weniger Strecken mit dem Auto, so die Hoffnung. Aber ist das wirklich so? Oder lockt Carsharing nur Menschen ohne eigenen Wagen aus der Bahn ins Leihauto und verschlimmert so das Problem?

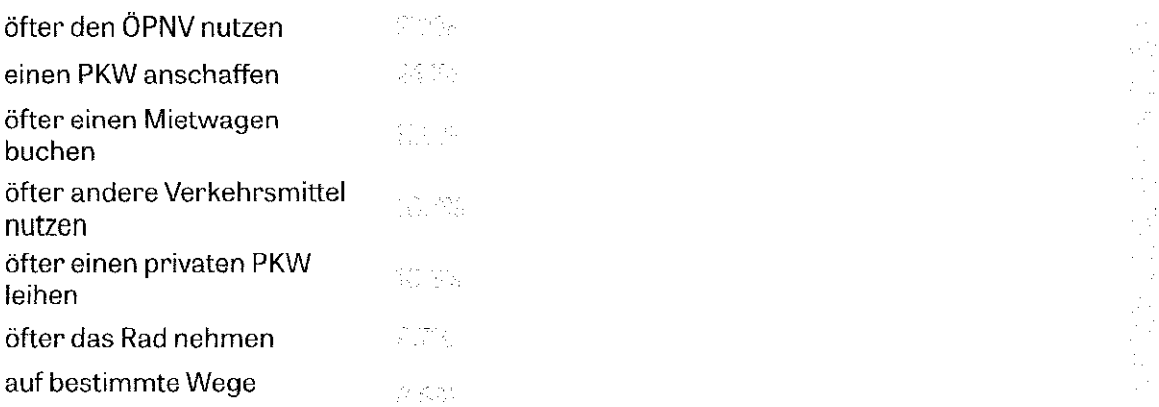
Um diese Fragen zu beantworten, hat das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) 1.600 Nutzerinnen und Nutzer des Carsharing-Anbieters WeShare online befragt. Laut WZB handelt es sich um die größte Untersuchung eines flexiblen Carsharing-Angebots in Deutschland. WeShare gehört zu VW und ist mit 1.500 Elektro-Golfs in Berlin vertreten. Die Ausleihe funktioniert nach dem Freefloating-Prinzip: Die Autos stehen nicht an festen

Stationen, Kundinnen können überall im Geschäftsgebiet losfahren und den Wagen wieder abstellen. Gerade bei diesem System, das keine festen Parkplätze für Carsharing vorsieht, ist die Frage, ob es Parkplatznot nicht noch verschärft.

Die Forscher des WZB sehen diese Sorge durch ihre Befragung entkräftet. "Die Daten zeigen, dass flexibles Carsharing dabei helfen kann, den privaten Autobesitz zu reduzieren", heißt es in der Studie [https://wzb.eu/system/files/docs/dst/dimo/WorkingPaper_WeShare_final.pdf]. Zwei Drittel der befragten WeShare-Nutzer haben demnach kein Auto im Haushalt. Von ihnen würden rund 24 Prozent ein Auto anschaffen, wenn es kein Carsharing gäbe. Weitere 22 Prozent würden einen Pkw auf anderem Wege leihen, also einen Mietwagen oder ein Auto von Freunden oder Verwandten. 27 Prozent würden häufiger Bus und Bahn nutzen. "Diese Daten sprechen dafür, dass Carsharing zwar einige Autos zusätzlich in die Stadt bringt, aber auch dazu beiträgt, dass eine nicht unerhebliche Zahl von Menschen auf die Anschaffung eines eigenen Pkw verzichtet", schreiben die Autorinnen und Autoren der Studie.

Ein Viertel würde sich ein Auto anschaffen

Was WeShare-Nutzer ohne eigenes Auto machen würden, wenn es kein Carsharing gäbe



Die WeShare-Nutzerinnen ohne eigenes Auto wurden außerdem gefragt, wie sie ihre jüngste Carsharing-Fahrt bewältigt hätten, wenn es kein Carsharing mehr gäbe. In 46 Prozent der Fälle lautete die Antwort Bus und Bahn. Daraus lässt sich schließen, dass Carsharing durchaus Menschen aus dem Nahverkehr ins Auto lockt. Ein Drittel der Befragten wäre allerdings auch ohne Carsharing in ein Auto gestiegen, etwa in ein Taxi oder in einen Mietwagen.

Von den Befragten mit Auto im Haushalt nutzt nach eigenen Angaben nur jeder Dritte fast täglich einen Pkw. Das WZB hat sie gefragt, ob Carsharing zukünftig ihren eigenen Pkw ersetzen könnte. Rund jeder Zweite hält das demnach für sehr (16 Prozent) oder eher (33 Prozent) wahrscheinlich. Diese Entscheidung begünstigen würde es, wenn Carsharing deutlich günstiger würde, sagen

knapp 20 Prozent, und wenn der Nahverkehr deutlich ausgebaut würde (17 Prozent). Weiterhin unklar ist, ob und wenn ja wie viele Haushalte ihr Auto bereits abgeschafft haben, weil sie es durch das Carsharing nicht mehr brauchen.

Auto abschaffen für jeden Zweiten eine Option

"Die Option auf Carsharing macht es attraktiver, ein Leben ohne Auto zu führen", sagt Lisa Ruhrort, wissenschaftliche Mitarbeiterin am WZB und Mitautorin der Untersuchung. Dass diese Menschen dann hin und wieder das Carsharing-Auto statt des Busses nehmen, sieht Ruhrort nicht als Problem. "Wer jeden Tag den öffentlichen Verkehr nutzt, weiß, warum eine weitere Option wichtig ist", sagt Ruhrort.

Auch Andreas Knie, Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität am WZB und Mitautor der Studie, sieht flexibles Carsharing als wichtigen Anreiz für ein Leben ohne privates Auto: "Ein gutes Angebot an öffentlichem Verkehr und Fahrradwegen reichen nicht aus, um die Leute aus dem Auto rauszukriegen." Besonders die Flexibilität, auch mal spontan das Auto nehmen zu können, sei Carsharing-Nutzern wichtig.

Städte sollten Anbietern entgegenkommen

Für die Untersuchung konnte das WZB auch die Daten von rund 600.000 WeShare-Buchungen im Zeitraum von September 2019 bis Februar 2020 analysieren. Das Carsharing wird demnach unter der Woche vor allem morgens und abends genutzt. 26 Prozent der Fahrten haben laut der Befragung den Arbeitsplatz oder einen geschäftlichen Termin als Ziel. Am Wochenende dagegen sind die Fahrten gleichmäßiger über den Tag verteilt mit den meisten Nutzungen am Nachmittag. Rund 60 Prozent der Buchungen dauern kürzer als 30 Minuten.

Verkehrsforscher Knie sieht einen weiteren Vorteil bei flexiblen Carsharing-Autos: Sie würden mehr als 25 Prozent der Zeit genutzt, private Pkw dagegen nur fünf Prozent. Je mehr Autos ein Anbieter vor Ort habe, desto höher sei zudem die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge, sagt Knie.

Damit flexibles Carsharing für noch mehr Menschen den Verzicht aufs eigene Auto attraktiv macht, fordert Knie, dass die Städte den Anbietern entgegenkommen. "Flexibles elektrisches Carsharing ist bisher nicht profitabel [https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-08/leihautos-carsharing-verlustgeschaeft-staedte-studie] und das liegt vor allem daran, dass Anbieter hohe Gebühren fürs Parken zahlen müssen", sagt Knie. Kommunen sollten seiner Meinung nach die Anbieter finanziell entlasten und mehr Parkplätze für Carsharing-Autos reservieren.

[https://www.zeit.de/index]