

**Rede  
von**

**Thordies Hanisch, MdL**

zu TOP Nr. 29

Erste Beratung

**Carsharing und Elektromobilität voranbringen –  
Öffnungsklauseln für innerstädtische  
Parkplatzbewirtschaftung gestalten**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU – Drs. 18/1853

während der Plenarsitzung vom 24.10.2018  
im Niedersächsischen Landtag

*Es gilt das gesprochene Wort.*

Sehr geehrte Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren,

wir alle wissen nicht, wie die Mobilität in 30 Jahren aussieht, aber eins ist sicher: Sie muss nachhaltiger werden, und die Verkehrswende ist ein wichtiger Baustein bei der Energiewende. Und welche Bausteine zu einer nachhaltigen Mobilität gehören werden, das wird sich im Lauf der Zeit zeigen.

Carsharing kann einer dieser Bausteine sein, wenn man es richtig angeht. Und das wollen wir mit dem Landescarsharinggesetz machen. Auch wenn vor Kurzem in den Medien Carsharing als weniger nachhaltig und Konkurrenz zum ÖPNV dargestellt wurde. Dort hieß es, dass repräsentative Studien belegen: „76 Prozent der Kunden hätten statt Carsharing nicht das eigene Auto, sondern den öffentlichen Nahverkehr und das Fahrrad genutzt oder wären gelaufen.“ – Was bitte hätten sie denn sonst machen sollen, wenn sie gar kein eigenes Auto haben?

Das war dann aber nicht die richtige Frage – die richtige Frage wäre: Wie viele Kunden würden sich – wenn es Carsharing nicht geben würde – vielleicht doch ein eigenes Auto anschaffen?

Ich will das mal an einem Beispiel verdeutlichen – wir (mein Mann und ich) haben eine Zeit lang in Hamburg-Harburg gewohnt. Mein Mann pendelte nach Altona – also einmal über die Elbe – und ich habe in Harburg studiert. Und das alles ohne Auto. Irgendwann war es aber so, dass unser Sohn auf die Welt kam, und dann haben wir gemerkt: mit einem ganzen Wocheneinkauf, dem Kinderwagen, einem Säugling in der S-Bahn unterwegs oder in den Bus rein oder mal die Großeltern hier in unserer Heimat besuchen – das funktioniert für uns so nicht. Das ist viel zu tragen, und Aufwand. Und schwuppdwupp, was haben wir gemacht? Wir haben uns ein eigenes Auto gekauft.

Freunde von uns haben etwas später ein Baby bekommen und wohnen immer noch in Hamburg – mit zwei Kleinkindern. Was machen die? Die nutzen Carsharing-Angebote. Und ich habe nochmal nachgefragt – wenn es das nicht gäbe, dann würden sie wahrscheinlich auch ein eigenes Auto haben und das dann natürlich auch öfter nutzen.

Die Frage ist also: wie viele private Autokäufe kann man vermeiden durch ein gutes Carsharing-Angebot?

Etwa 53 Personen nutzen im Schnitt ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug. Das sind die Angebote, bei denen man die Fahrzeuge an festen Stationen findet und auch dorthin wieder zurückbringen muss. Wenn, wie an anderer Stelle angegeben, dadurch 20 private Pkw vermieden werden, heißt das – vor allem für unsere Städte – Flächenentlastung. Und wenn wir es ermöglichen, dass Stellplätze für stationsgebundenes Carsharing ausgewiesen werden, wird es nicht nur attraktiver, dieses Angebot zu nutzen und sich vielleicht kein Auto zu kaufen – unterm Strich sparen wir dann auch Parkraum ein. Wir haben hier keinen Platz für weitere Stellplätze, und noch wichtiger: wir brauchen den Platz für den benötigten bezahlbaren Wohnraum.

Zudem kann durch beispielsweise das Angebot von E-Autos in der Carsharing-Flotte das Verhältnis zu neuen Antrieben verbessert werden. Es sind nicht nur mehr neue Antriebe im Raum sichtbar. Es lassen sich auch Hemmnisse abbauen. Falls man sich nämlich doch irgendwann ein Auto kauft, -kauft man eher eines mit alternativem Antrieb, wenn man so eines schon mal gefahren ist. Und auch das wollen wir fördern, indem wir bei der Vergabe die Berücksichtigung umweltbezogener Kriterien – durch das Landescarsharinggesetz – ermöglichen wollen.

Auch wenn Carsharing bisher wohl eher im städtischen Raum eine sichtbare Rolle spielt, können solche Angebote einen wesentlichen Beitrag zum Mobilitäts-Lückenschluss im ländlicheren Gebieten leisten.

Mich freut es sehr, dass es auch hier in der Region Hannover bereits erste Projekte gibt, bei denen Carsharing-Angebote durch die Nutzerkombination von öffentlichen Einrichtungen und Privaten ermöglicht werden. Diese Ansätze müssen dringend weiter verfolgt werden – auch in dünner besiedelten Gebieten stehen Autos ungenutzt rum und bringen oft hohe Unterhaltungskosten für die Eigentümer mit sich. Gleichzeitig ist der Öffentliche Nahverkehr für viele Menschen hier keine echte Alternative.

Da es eine Vielzahl von denkbaren Angeboten gibt, sollen auch explizit Genossenschaften und ehrenamtliche Vereine in die Möglichkeiten, die das Carsharinggesetz eröffnet, einbezogen werden.

Wo und wie eine Berücksichtigung von Carsharing-Angeboten genau Sinn macht wollen wir nicht ins letzte Detail bestimmen, und das können wir auch gar nicht. Deswegen möchten wir bei dem angestrebten niedersächsischen Landescarsharinggesetz Kommunen einen möglichst großen Spielraum bei der Umsetzung lassen. Wo welche Möglichkeit zum Zuge kommt, wird – wie so oft – am besten vor Ort entschieden.

Ganz offen gesprochen: Carsharing stellt die Welt nicht auf den Kopf und kann nur Teil einer Lösung sein. Es sitzt oft nur ein Verkehrsteilnehmer in den Fahrzeugen. Es ist ja keine Fahrgemeinschaft, es ist kein öffentliches Verkehrsmittel, aber es ist ein Baustein für eine nachhaltige Mobilität, auch weil dadurch vermieden werden kann, dass sich Menschen Autos kaufen.

Mobilität dient nicht nur der gesellschaftlichen Teilhabe – Mobilität gehört zur Grundversorgung. Irgendwie müssen wir zum Arzt kommen, müssen Essen einkaufen, und wir müssen unsere Bildungs- oder Arbeitsstätte erreichen. Und unserer Aufgabe ist es, diese Teilhabe und Grundversorgung sicherzustellen.

Mit dem vorliegenden Antrag gehen wir einen weiteren Schritt in Richtung Zukunft der Mobilität. Ich freue mich auf die Beratungen im Ausschuss.

Vielen Dank.