



Herbert Behrens: Von null auf 100 in zehn Jahren

Rede von Herbert Behrens, 09. März 2017

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es wurde eben schon gesagt: Von null auf 100 in zwölf Jahren, das ist selbst für Verkehrspolitiker eine beeindruckende Hausnummer. Aber es geht ja auch darum, die wichtige Frage, die 2005 gestellt worden ist, zu entscheiden: Darf es im öffentlichen Raum privilegierte Parkflächen für Carsharingfahrzeuge geben? Jetzt, im Jahr 2017, wird die Frage mit Ja beantwortet. Besser spät als nie, könnte man sagen.

(Sören Bartol [SPD]: Stimmt!)

Das ist auch nicht ganz falsch.

Aber, ich denke, man kann daran auch sehen, wie die Große Koalition Verkehrspolitik macht. Wann wird eine schnellere Gangart eingelegt? Das ist jetzt der Fall. Wenn wir uns ansehen, wie sich der Carsharingmarkt zusammensetzt, erkennen wir, warum. Erst jetzt, wo große Unternehmen wie BMW oder Daimler auf dem Markt sind, wird man aktiv. Früher waren es überwiegend ehrenamtlich organisierte Vereine, die ihren Mitgliedern Autos zur Verfügung stellen konnten. Die Vereinsmitglieder wollten auf ein privates Auto verzichten. Sie wollten

ein Auto nur für wenige Fahrten nutzen. Dieses konnten sie sich mit anderen teilen. Dahinter steckt und steckt die Idee einer anderen Verkehrspolitik: weg vom motorisierten Individualverkehr, hin zum gemeinschaftlich genutzten Verkehrsmittel. Ich meine, das ist eine kluge Verkehrspolitik, die unbedingt unterstützt werden muss.

(Beifall bei der LINKEN)

Inzwischen haben sich auch die Vereine verändert. Sie haben sich zusammengeschlossen und sind teilweise bundesweit am Start. Sie treten mit den großen Autofirmen in die Konkurrenz um Kundinnen und Kunden. Doch eines hat sich nicht geändert: Bei den kleinen Anbietern werden die Autos weiterhin auf festen Stellplätzen stationiert. Die Freefloater stehen an allen möglichen Stellen, häufig dort, wo es nicht erlaubt ist, zum Beispiel in den Halteverbotszonen und auf Fahrradwegen. Manchmal wird so argumentiert, dass sie ja auch total schnell wieder weg sind, weil sie über das Smartphone geortet werden können. So hat es mir zumindest jemand berichtet, der das einmal mit seinem Smartphone gemessen hat.

Dass in Zukunft zwischen den unterschiedlichen Carsharinganbietern eine Konkurrenz um die Sonderparkplätze eintritt, ist nicht ausgeschlossen. Die Städte werden noch viel Fantasie und Kreativität aufbringen müssen, um zu verhindern, dass es zu einer Verdrängung von Vereinsfahrzeugen kommt. Darum ist es wichtig, dass nach vier Jahren geprüft wird, ob Sinn und Zweck des Gesetzes erreicht wurden, ob es die Folgen hat, die es haben sollte.

Die Linke sieht das stationsbasierte Carsharing als eine Chance für weniger Autos in Städten. Das belegen auch die Zahlen. Der Sprecher des Bundesverbandes CarSharing, bcs, Herr Nehrke, sagt in der Berliner Zeitung: 78 Prozent der Nutzer von stationsgebundenen Autos haben kein eigenes Auto,

bei den Nutzern von Freefloatern sind es nur 43 Prozent.

Da wird auch der Unterschied, über den wir hier reden, deutlich: Es sind zwei unterschiedliche Systeme, die mit einem Gesetz reguliert werden sollen. Das kann durchaus zu Problemen führen. Stationsbasierte Autos werden dann genutzt, wenn der öffentliche Personennahverkehr oder das Fahrrad nicht ausreicht und diese Lücke gefüllt werden muss; das Angebot, das gemacht wird, ist also sehr gezielt. Stationsunabhängige Freefloater werden häufig genutzt, um sich ein Taxi zu sparen oder nicht in den Bus steigen zu müssen.

Die Bundesregierung verbindet trotzdem große Ziele mit diesem Gesetz. Geworben wird mit dem Klimaschutz und mit der Verminderung des motorisierten Individualverkehrs, weil Menschen auf ihr privates Auto verzichten. Carsharing könnte mit einer Marktdurchdringung mit neuen umweltschonenden Antriebstechnologien wie E-Mobilität verbunden werden. Ich weiß nicht, ob dieses Gesetz das wirklich leisten wird. Doch beide Systeme des Carsharings sind aus unserer Sicht eine sinnvolle Ergänzung des Mobilitätsangebotes. Darum stehen wir auch dazu. Wir werden bei der weiteren Beratung des Gesetzentwurfes auf das Kleingedruckte achten müssen. Das werden wir auch tun; denn eine sozial-ökologische Verkehrswende ist für die Linksfraktion die Grundlage für eine menschen- und klimaverträgliche Mobilitätspolitik.

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN)

