

Gemeinsames Positionspapier: Geteilte Mobilität als Lösungsansatz

1. Zielbild nachhaltige Mobilität

Die Mobilität der Zukunft muss den Anforderungen der Nachhaltigkeit genügen. Das bedeutet zum einen, den Menschen eine an ihren Bedürfnissen ausgerichtete, effiziente und bezahlbare Mobilität zu ermöglichen – und zwar in der Stadt wie auf dem Land. Zum anderen ist die Erreichung der umweltpolitischen Ziele sicherzustellen. Vieles ist auf diesem Weg schon erreicht worden. So hat sich die Luftqualität gerade auch in den Ballungsräumen in den letzten Jahren entscheidend verbessert. Doch bleiben weitere Herausforderungen, damit Mobilität perspektivisch klimaneutral, ressourcenschonend, sicher, flächeneffizient und möglichst staufrei abgewickelt und eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sichergestellt werden kann.

Die Unternehmen der Automobilindustrie und die internationalen Autovermieter haben ihre Verantwortung für diesen nachhaltigen Transformationsprozess erkannt und leisten ihren Beitrag durch entsprechende Fahrzeug- und Mobilitätsangebote, um individuelle Mobilität auch in Zukunft zu stärken und sie nachhaltig auszugestalten.

2. Lösungsansatz Geteilte Mobilität

Ein multimodales Mobilitätsangebot ist ein wichtiges Instrument bei der Gestaltung des Verkehrssystems von morgen. Die Menschen müssen die Möglichkeit haben, für jeden Weg, jeden Zielort und jeden Fahrtzweck das jeweils passende Angebot auswählen zu können. Mobilität muss den Ansprüchen der Menschen in jeder Lebensphase gerecht werden, bei Familiengründung oder Jobwechsel genauso wie beim Umzug ins Umland oder bei voranschreitendem Lebensalter. Um dies zu gewährleisten, müssen neben dem eigenen Auto und einem leistungsfähigen Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), getragen nicht zuletzt vom besonders flexiblen und wirtschaftlichen Omnibus, zusätzlich weitere attraktive Mobilitätsservices geschaffen werden, gerade auch um die Lücke zwischen ÖPNV und dem Auto in Privatbesitz zu schließen.

Angebote geteilter Mobilität leisten hier einen wichtigen Beitrag. Sie erlauben flexible, individuelle und auch ortsunabhängige Services mit der Bereitstellung passgenauer, bedarfsgerechter und bezahlbarer Transportmittel bei kurzfristigem Zugang. Zudem gewährleisten sie eine hohe Auslastung der Fahrzeuge und schaffen Mobilitätsoptionen für viele. Automobilindustrie und Autovermieter bieten den Menschen entsprechende Mobilitätslösungen an.

Aus Sicht von VDA und VIA sollte ein breites Verständnis geteilter Mobilität zur Anwendung kommen - entscheidend ist nicht die jeweilige Verkehrsart oder die konkrete Buchungsform, sondern der Lösungsbeitrag hin zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehr und zur Entlastung der Straßen. Hier können Carsharing, Bikesharing, Scootersharing, traditionelle Autovermietung und Ridepooling jeweils eine Rolle spielen. Die verschiedenen Angebote ergänzen sich gegenseitig,

da sie jeweils spezifische Stärken und Schwächen haben, die sie für bestimmte Mobilitätsbedürfnisse jeweils besonders geeignet erscheinen lassen. Auch eine Kombination von Angeboten ist möglich, indem z. B. unregelmäßig genutzte traditionelle Mietfahrzeuge auch für Carsharing eingesetzt werden können. Ebenso können weniger ausgelastete Carsharingfahrzeuge auch zeitweise als klassische Mietwagen angeboten werden. Zusammen ermöglichen die verschiedenen Angebote flächendeckende Teilhabe, auch für Menschen ohne eigenes Auto.

Zugleich können Angebote geteilter Mobilität auch Schaufenster für alternative Antriebe sein und den Kunden an diese Technologien heranführen. So sind bereits fast ein Viertel der Carsharing-Autos in Deutschland elektrisch. Beim Ridepooling bestehen vollelektrische Angebote in verschiedenen deutschen Großstädten. Auch die Flotten der Autovermieter werden zunehmend elektrifiziert. Da Mietwagen jedes Jahr rund zehn Prozent der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland ausmachen, wächst somit auch der Gebrauchtwagenmarkt für Elektro-Pkw kontinuierlich, so dass alternative Antriebe für zusätzliche Bevölkerungsgruppen erschwinglich werden. Generell sind die Flotten von Sharing-Anbietern im Durchschnitt neu und daher auch mit allen modernen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet. Entsprechend haben sie positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und leisten einen Beitrag zum Umweltschutz.

Voraussetzung dafür, dass sich geteilte Mobilitätslösungen dauerhaft am Markt etablieren können, sind auch geeignete politische und rechtliche Rahmenbedingungen.

3. Politischer Handlungsbedarf und nachhaltige Rahmenbedingungen

Um die Rahmenbedingungen für geteilte Mobilitätslösungen so adäquat wie möglich zu gestalten, sehen VDA und VIA sieben Handlungsfelder. Dort sollte die Politik aktiv werden, um den Transformationsprozess in der Mobilität voranzutreiben.

1. Nutzervorteile für Sharing-Angebote

Um die Nutzung von Sharing-Angeboten zu fördern und ihre Attraktivität für Verbraucher zu erhöhen, sollten Kommunen Nutzervorteile gewähren, wie sie etwa im Carsharing-Gesetz beschrieben sind. Hierzu gehört z. B. die Einrichtung von Sonderparkflächen. Auch besondere Zufahrtsrechte in bestimmte innerstädtische Zonen könnten künftig eine Option darstellen. Dabei sollten aus Verbrauchersicht vergleichbare Angebote auch bei Nutzervorteilen im öffentlichen Raum gleich behandelt werden.

2. Keine Benachteiligung von Sharing-Angeboten

Benachteiligungen für Sharing-Angebote sollten vermieden werden. So ist die Einstufung von Carsharing-Angeboten als genehmigungspflichtige Sondernutzung kontraproduktiv. Derartige Regelungen stehen einer nachfrageorientierten, vielfältigen Angebotspalette für die Menschen entgegen. Auch bei Parkregelungen und Parkgebühren gilt es, Benachteiligungen von Sharing-Anbietern zu verhindern.

3. Faire steuerliche Rahmenbedingungen

Sharing-Modelle entlasten die Straßen und tragen entscheidend zur Nachhaltigkeit im Verkehr bei. Daher sollten sie vergleichbaren steuerlichen Rahmenbedingungen wie z. B. der ÖPNV unterliegen, z. B. bei der Umsatzsteuer. Dies sollte auch für Ridepooling-Angebote gelten.

4. Integration in multimodale Lösungen fördern

Die Mobilität von morgen ist durch ein breites multimodales Angebotsspektrum gekennzeichnet. Um den Menschen die optimale Nutzung zu ermöglichen, müssen die Angebote möglichst gut miteinander vernetzt sein. Mobilitäts-Apps und Mobilitätsplattformen können den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern. Auch physische Verknüpfungspunkte wie P&R-Plätze oder Mobilitätshubs helfen bei der Bildung intermodaler Mobilitätsketten. Die unterschiedlichen Sharing-Modelle sollten in die entsprechenden Stationen genauso wie in Apps und Plattformen integriert werden können, um so untereinander und mit anderen Angeboten optimal verknüpft zu sein. Dabei müssen Plattformen aber auch einen Mehrwert für die Anbieter schaffen. Sinnvoll ist daher ein Wettbewerb solcher Plattformen.

5. Elektrifizierung geteilter Flotten voranbringen, Ladeinfrastruktur zügig ausbauen

Es gilt, die Elektrifizierung geteilter Fahrzeugflotten - genauso wie der Omnibusflotten - weiter voranzutreiben. Bestehende Förderlücken für Flottenbetreiber sollten geschlossen werden. Generell bedarf es für den Markthochlauf der Elektromobilität eines zügigen und flächendeckenden Aufbaus von Ladeinfrastruktur. Hürden bei Planung und Genehmigung müssen abgebaut werden. Um Laden genauso schnell und komfortabel zu machen wie heute das Tanken, ist ein Schwerpunkt auf Schnellladesäulen zu setzen. Beim Aufbau der Ladeinfrastruktur gilt es, auch den Anforderungen von Flottenbetreibern Rechnung zu tragen. Sharing-Parkplätze im öffentlichen Raum sollten so generell mit Lademöglichkeiten ausgerüstet sein. Zudem sind z. B. Autovermietungen in besonderer Weise auf Schnelllademöglichkeiten gerade auch an Bahnhöfen und Flughäfen angewiesen, um die Fahrzeuge möglichst rasch wieder für die Kundennutzung zur Verfügung stellen zu können. Die Anbieter sollten durch die Bereitstellung entsprechender Flächen mit den benötigten Netzanschlüssen unterstützt werden. Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur in urbanen Bereichen zu optimieren, sollten die Städte dabei eine koordinierende Rolle übernehmen und dafür Beauftragte für Elektromobilität benennen.

6. Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern

Ein Weg, geteilte Mobilität zu fördern, ist die Integration entsprechender Modelle in das betriebliche Mobilitätsmanagement von Unternehmen. Förderprogramme können die Entwicklung und Umsetzung entsprechender Ansätze erleichtern. Auf diesem Weg können die Mobilität der Belegschaft und somit insbesondere auch die Pendlerströme besser und stadtverträglicher organisiert werden. Firmenflotten können effizienter genutzt werden, wenn Fahrzeuge auch für eine geteilte Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Die Bereitstellung von Mobilitätsbudgets durch den Arbeitgeber, die die Beschäftigten für ihre Mobilität nutzen können, ist eine Möglichkeit, die Rolle geteilter Mobilität insgesamt zu stärken.

7. Kommunale Steuerungsinstrumente praxistauglich und innovationsfreundlich anwenden

Es ist einerseits sinnvoll und wichtig, dass Städte und Gemeinden Gestaltungsspielraum für die Einbettung neuer Verkehrsarten in den Mobilitätsmix vor Ort haben. Sie können so die neuen Mobilitätsoptionen in ihre lokalen Gegebenheiten einpassen. Allerdings bedeutet der große Steuerungskatalog etwa des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) für die junge, sich noch im Aufbau befindende Ridepooling-Branche große Planungsunsicherheit. Daher muss bei der Umsetzung kommunaler Steuerungsinstrumente wie z. B. des PBefG in der Praxis darauf geachtet werden, innovative Angebote tatsächlich zu ermöglichen und nicht zu behindern.

Stand: April 2023

Dr. Michael Niedenthal (michael.niedenthal@vda.de) | Marc Krüger (info@autovermieter-verband.de)