

Alle Experten sind sich einig: Carsharing ist ein elementarer Baustein für menschen- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte. Deshalb waren viele Düsseldorfer, die aus gutem Grund kein eigenes Auto haben und haben wollen, begeistert als im Januar 2012 gleichzeitig **Car2Go** (Daimler-Benz) und **DriveNow** (BMW) in der Landeshauptstadt ihren Service anboten. Die Idee, nur noch dann einen Pkw zu benutzen, wenn es die Umstände erfordern und sich ansonsten zu Fuß, auf dem Rad oder per ÖPNV durch die Stadt zu bewegen, faszinierte besonders junge Menschen mit angeborenem Hang zum Digitalen. Aber schon im Frühjahr 2013 kam die erste Ernüchterung: DriveNow schränkte sein Geschäftsgebiet ein und schnitt so Viertel wie Lohausen komplett vom BMW-Carsharing ab. Und der durch die niedlichen Smarts noch sympathischere Dienst Car2Go zog 2014 erstmals nach. Mit den weiteren Einschränkungen ([PDF-Link](#)) und einer **Preiserhöhung** schadet das Unternehmen nun dem Thema „Carsharing“ in Düsseldorf massiv.

Fatale Verkleinerung des Geschäftsgebiets

Fatal war bereits die erste Verkleinerung des Geschäftsgebiets Mitte 2015, durch die viele Außenbezirke vom Carsharing abgeschnitten wurden. Geradezu pervers, dass bei der kommenden Verkleinerung der S-Bahnhof Gerresheim ausgespart wird – ein attraktiver Umsteigepunkt zwischen ÖPNV und Carsharing. Das Unternehmen begründet die Einschränkungen jedes Mal mit statistischen Auswertungen. Weil jedes Fahrzeug permanent per GPS überwacht wird, kann Car2Go exakt ermitteln, wo am meisten nach freien Wagen gesucht und wo sie am häufigsten angemietet und wieder abgestellt werden. 2015 hieß es, dass jedes Auto in der Innenstadt acht- bis zehnmal angemietet wird, in den Außenbezirken aber eher nur ein- oder zweimal. Weil nun die Smarts dort länger herumstünden, brächte dies wirtschaftliche Nachteile.

Profitorientierung ist kontraproduktiv

Genau an dieser Stelle wird deutlich, dass diese Form des rein profitorientierten Carsharings kontraproduktiv in Relation zum ökologischen und sozialen Nutzen. Wer als Carsharing-Sympathisant am Rande von Eller wohnend seinen Pkw abschaffen möchte, bleibt von Car2Go (und übrigens auch von DriveNow) ausgeschlossen. Für die Bewohner der Vororte, die zudem auch noch schlecht vom ÖPNV erschlossen sind, stellt sich die Frage überhaupt nicht. Dabei wäre das von Car2Go und DriveNow verfolgte Prinzip ein idealer Hebel, das Pendeln mit dem Pkw in die Innenstadt zu minimieren – besonders natürlich mit einem

vermehrten Angebot an Elektroautos. Stattdessen stehen die Fahrzeuge ausgerechnet in Gegenden bereit, die vom ÖPNV bestens erschlossen sind. Ob unter den gegebenen Umständen die Partnerschaft zwischen der Rheinbahn und Car2Go noch sinnvoll ist, steht dahin.

Bei all den Diskussionen rund um den Diesel-Dreck und um das kriminelle Tun der Hersteller, bei allem Hype rund um das Elektroauto: Personenverkehr in den Städten muss als Infrastruktur betrachtet werden, sollen sich die Bedingungen in Richtung Umweltschonung bewegen. Und wie alle anderen Infrastrukturen darf auch der Verkehr nicht den Profitinteressen von Unternehmen und Investoren ausgeliefert werden, sondern muss zwingend straff reguliert werden – bis hin zur Entprivatisierung.