

4.3 Nachhaltigkeit durch neue Nutzungspraktiken: Das Beispiel *Car-Sharing*

Die Möglichkeit, Konsum vermehrt als den Zugang zu bestimmten Dienstleistungen zu verstehen, anstelle den Erwerb von Eigentum ins Zentrum zu rücken, ist ein aktuell viel diskutierter Ansatz im Kontext nachhaltigen Konsums.³³ KonsumentInnen erhalten so Zugang zu Objekten oder Netzwerken, die sie, aufgrund finanzieller oder räumlicher Beschränkungen oder aufgrund von ökologischen bzw. politischen Überzeugungen, selbst nicht kaufen können oder wollen. Die Idee eines zugangs- oder dienstleistungsorientierten Konsums ist dabei kein Novum. Seit Langem sind KonsumentInnen daran gewöhnt, in Mietwohnungen zu leben oder z. B. in Bibliotheken eine Dienstleistung in Anspruch zu nehmen, ohne dabei zum/zur EigentümerIn der Wohnung oder der Bücher zu werden. Mit den Möglichkeiten des Internets und der Digitalisierung hat dieses Konsummodell eine neue Qualität und Quantität erhalten.³⁴ Das Auto nimmt in diesem Diskurs aufgrund seiner ökonomischen, sozialen und ökologischen Bedeutung eine besondere Stellung ein.³⁵

Der Ansatz des organisierten *Car-Sharing*, der im Folgenden kurz diskutiert werden soll, entwickelte sich aus zivilgesellschaftlichen Selbsthilfegruppen heraus. Ziel war es für alle jene, die ohne ein eigenes Auto leben müssen oder wollen, temporär eine (Auto-)Mobilität als Dienstleistung zu ermöglichen. Ursprünglich waren die *Car-Sharing*-Organisationen genossenschaftlich bzw. in Vereinen organisiert – die Mitgliedschaft in den jeweiligen Genossenschaften bzw. Vereinen war dabei verbunden mit dem Anspruch auf die fallweise Nutzung der entsprechenden Fahrzeuge. Erst Mitte der 90er-Jahre entstanden *Car-Sharing*-Organisationen in Rechtsform von Kapitalgesellschaften in Deutschland.³⁶

Obgleich *Car-Sharing* an sich keinen direkten regulativen Eingriff darstellt, bietet dieses Konzept eine durchaus sinnvolle Ergänzung zu regulatorischen Eingriffen in die Verkehrspolitik. Gerade in Hinblick auf die intensiv diskutierte Ausweitung der Kurzpark- bzw. Parkpickerlzone in Wien³⁷ bietet *Car-Sharing* Ansatzpunkte für die kommunale Verkehrspolitik an: Die komplementäre Einführung eines *Car-Sharing*-Systems kann gesellschaftliche Spannungen reduzieren, die in diesem Bereich durch eine strengere Regulierung entstehen.

Darüber hinaus zeigen sich die positiven ökologischen Effekte von *Car-Sharing* vor allem im Zusammenspiel mit einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystem.³⁸ Insgesamt stellt die grundsätzliche Idee, Privateigentum durch Dienstleistungen zu substituieren, eine zweckmäßige Strategie für nachhaltigen Konsum dar, die jedoch oftmals durch regulatorische Eingriffe flankiert werden muss. Gerade beim Automobil, das nicht nur durch die Benutzung, sondern vor allem in der Produktion umwelt-

schädliche Wirkungen³⁹ erzeugt, erscheinen eigentumsersetzende Dienstleistungen als vielversprechend.

Vor dem Hintergrund des Wandels hin zu profitorientierten *Car-Sharing*-Organisationen ist sowohl die ökologische Wirkung als auch die dominante Zielsetzung aber von Fall zu Fall zu hinterfragen. So bietet beispielsweise die Volkswagen AG mit „Mietermobil“ wohnanlagenbezogenes *Car-Sharing* gezielt in Studierendenheimen an. Dadurch werden neue Nutzungsmöglichkeiten und zusätzliche Automobilität bei bisher „autolosen“ Personen geschaffen. Ebenso erscheint es zweifelhaft, wenn *Car-Sharing* als Instrument zur Markenbindung eingesetzt wird. Die angebotene Dienstleistung zielt dann darauf ab, dass sich Personen an den motorisierten Individualverkehr gewöhnen und später dann selbst ein Auto (einer bestimmten Marke) kaufen.⁴⁰

Trotz der Vorbehalte, die vor allem bei *Car-Sharing* anbietenden Autoherstellern geäußert ist, verweisen aber eine Reihe von empirischen Studien auf positive ökologische Wirkungen von *Car-Sharing*. So zeigt beispielsweise das Wuppertal-Institut anhand einer Ökobilanzierung für Deutschland, dass im Jahr 2005 durch *Car-Sharing* 142 kg CO₂-Äquivalente pro Person im Jahr eingespart wurden. Die Effekte ergeben sich zum einen durch das unterschiedliche Alter und die unterschiedlichen Größen der *Car-Sharing*-Fahrzeuge und der Privat-Pkw (Basiseffekt), zum anderen aufgrund der Verringerung der gefahrenen Pkw-Kilometer (Verhaltensänderungen).⁴¹ Ausschlaggebend für die Verhaltensänderung bzw. für den Suffizienzeffekt ist insbesondere die Kostentransparenz, die von *Car-Sharing*-Anbietern erzeugt wird. Sichtbar werden dadurch nicht nur

Tabelle 4: Bewertung Fallbeispiel *Car-Sharing*

Nachhaltigkeitsdimension	Kriterium	Bewertung	Kommentar
Ökonomisch	Beschäftigung	–	Dienstleistung als Alternative (Substitutionsmöglichkeit) zum Produktkauf
	Innovationsfähigkeit	o	Kein Einfluss
Ökologisch	Effizienz	++	Stärkere Auslastung/geringere Parkzeiten
	Suffizienz	+	Vermehrte Nutzung alternativer Verkehrsträger, bessere Kostentransparenz
	Konsistenz	+	Verkehrsplanerische Abstimmung möglich (z. B. durch Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz)
Sozial	Wohlstandsverteilung	+	Steigende Mobilitätsoptionen
	Partizipationsmöglichkeiten	o	Keine Partizipationsmöglichkeiten

Quelle: eigene Darstellung.

die Kosten für den Treibstoff, sondern die gesamten betriebswirtschaftlichen Kosten, die mit der Dienstleistung der Automobilität entstehen.⁴² Zusätzlich haben noch nicht-monetäre Transaktionskosten (Reservierungen, Rückgabe usw.) einen Einfluss auf die Verhaltensänderung. Neben dem Suffizienzeffekt ist bei *Car-Sharing* noch von einem Effizienzeffekt auszugehen. *Car-Sharing*-Fahrzeuge werden in der Regel intensiver genutzt, und die Parkzeiten sind geringer als bei privaten Fahrzeugen.⁴³ Die Senkung des Fahrzeugbestandes kann theoretisch dafür genutzt werden, öffentliche Autostellplätze zum Beispiel für FußgängerInnen, Radverkehr oder Begrünung zu verwenden.⁴⁴ Zusammenfassend lässt sich *Car-Sharing* wie in Tabelle 4 bewerten.

4.4 Nachhaltigkeit durch Wiederverwendung: Die Einführung von Mehrwegsystemen

Als Mehrwegsysteme werden logistische Strukturen bezeichnet, die es erlauben, Verpackungsmaterialien mehrfach zu verwenden. Aus ökologischer Sicht führt dies zu einem Rückgang der Gesamtmenge physischen Abfalls, wobei für eine ganzheitliche Betrachtung,⁴⁵ je nach Kontext, auch die Berücksichtigung etwaiger weiterer Einflussfaktoren, wie höhere Transportwege oder erhöhter Wasser- und Energieverbrauch (etwa zur Aufbereitung von Mehrwegflaschen), erforderlich ist. Die Einrichtung von Mehrwegsystemen, die grundsätzlich in verschiedensten Kontexten zum Einsatz kommen können, bedarf dabei zumeist einer gewissen Anfangsinvestition, die im Normalfall von den verantwortlichen Unternehmen getragen werden muss.

In diesem Kontext bietet der österreichische Getränkemarkt ein passendes Fallbeispiel, den Einfluss gesetzlicher Regulierung auf konkrete Unternehmenspraktiken kursorisch zu untersuchen. So hatte etwa die Einzelhandelsbranche bis 1996 verpflichtende Wiederbefüllungsquoten im Getränkebereich zu erfüllen – danach erfolgte eine stufenweise Lockerung, die zuerst (ab 1996) auch die Verbrennung alter Getränkegebinde als Alternative zur Wiederbefüllung erlaubte und später (ab 2001) überhaupt auf gesetzliche Vorgaben zum Mehrweganteil verzichtete und stattdessen auf einer freiwilligen Selbstverpflichtung der Handelsbranche beruhte. Im gleichen Zeitraum kam es zu einem signifikanten Rückgang der Verwendung von Mehrweggebinden im Getränkebereich. Dieser geht vor allem auf die Einführung von PET-Einwegflaschen sowie die sortimentsseitige Eliminierung und Reduktion gewisser Typen von Mehrwegflaschen (Glas-Mehrwegflaschen, PET-Mehrwegflasche für Limonaden) zurück.

Handelsseitig wurde dieser Rückgang vor allem mit den Präferenzen der KonsumentInnen begründet und dabei das schon diskutierte Bild der KonsumentInnensouveränität beschworen. Es wird hier vornehmlich auf die