

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/4143 –**

### **Ausweitung von Carsharing in Deutschland**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Teilen und die gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen („Carsharing“) erfreut sich in Deutschland einer rasant wachsenden Beliebtheit und Nachfrage. Allein in den vergangenen fünf Jahren hat sich die Anzahl der registrierten Fahrberechtigten und der zur Verfügung gestellten Fahrzeuge jeweils annähernd verzehnfacht. Stationsbasiertes Carsharing wird bundesweit in über 400 Städten angeboten, stationsunabhängiges in sieben deutschen Großstädten. Indes sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausweisung spezieller gesicherter Stationen für Carsharing-Unternehmen zur Bereitstellung von Carsharing-Dienstleistungen im öffentlichen Straßenraum seit Jahren unsicher und unterschiedlich. Eine bundesweit einheitliche Regelung, die den Kommunen einen sicheren Handlungsspielraum gibt, fehlt acht Jahre nach dem ersten Anlauf zu einem Bundesgesetz im März 2007 noch immer. In einzelnen Städten wird improvisiert und Stationen im Wege von Sondernutzungserlaubnissen eingerichtet, was aber grundsätzlich nur befristet und widerruflich möglich ist. Die Möglichkeiten der Kommunen und Straßenverkehrsbehörden, Carsharing als Instrument eines modernen Parkraummanagements einzusetzen, wird aufgrund der bestehenden Rechtsunsicherheit nur recht begrenzt eingesetzt. Ob und wann die Vereinbarung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD aus dem Jahr 2013, im Straßenverkehrsrecht die Möglichkeit zu schaffen, dass Kommunen Carsharing-Stationen rechtssicher ausweisen können, umgesetzt wird, ist bislang nicht absehbar.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung des Carsharing-Angebots in der Bundesrepublik Deutschland in den vergangenen fünf Jahren?
2. Worauf führt die Bundesregierung den Trend zurück, dass immer mehr Menschen auf Carsharing-Angebote zurückgreifen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge hat sich ebenso kontinuierlich nach oben entwickelt wie die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer von Carsharing-Angeboten. Carsharing ist dabei nach wie vor ein ganz überwiegend städtisches Phänomen.

Carsharing ist zu einem wichtigen, in absoluten Zahlen aber noch kleineren Segment nachhaltiger städtischer Mobilität geworden. Die Gründe für das Wachstum des Carsharing-Markts sind vielfältig. Das Umweltbewusstsein vieler Menschen steigt. Besonders in der jüngeren Generation nimmt die persönliche Bedeutung des Autobesitzes ab. Die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) konnte in den vergangenen Jahren vor allem in vielen Städten gesteigert werden.

3. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Entwicklung des Carsharing-Nutzerverhaltens in der Bundesrepublik Deutschland, und welche Prognosen besitzt sie über die weitere Entwicklung des Carsharing-Marktes?
4. Plant die Bundesregierung, das Mobilitätsverhalten der Nutzer des stationsbasierten Carsharings in ähnlicher Weise untersuchen zu lassen, wie es derzeit zum stationsunabhängigen Carsharing erfolgt?  
Sollen bei derartigen Untersuchungen auch weitere relevante Faktoren, wie zum Beispiel das Konsumverhalten, erfasst werden (ob zum Beispiel stärker in der Nähe und in den mit dem öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV – erschlossenen Stadtzentren eingekauft wird)?
5. Wie bewertet die Bundesregierung, dass sich sogenannte Free-Floater-Angebote (stationsunabhängiges Carsharing) deutscher Automobilunternehmen in immer mehr europäischen, nordamerikanischen und absehbar asiatischen Großstädten erfolgreich etablieren?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der aus dem Elektromobilität-Förderprogramm „Erneuerbar Mobil“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) geförderten Vorhaben „WiMobil“ und „share“ zur Untersuchung des (E-)Carsharings werden groß angelegte Nutzerbefragungen durchgeführt. Die abschließenden Ergebnisse werden Ende 2015 bzw. 2016 vorliegen.

Ferner werden im Rahmen des Bundesprogramms „Schaufenster Elektromobilität“ und in den Modellregionen Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Berlin, Stuttgart und weiteren Städten Deutschlands innovative Leihsysteme für Elektroautos und Elektrozweiräder in unterschiedlichen Angebotsformen zum Einsatz gebracht. Daneben gibt es eine Reihe von Projekten zu vernetzten Mobilitätsangeboten (<http://schaufenster-elektromobilitaet.org>). Ergebnisse aus den „Schaufenstern“ werden zum Ende der Laufzeit des Programms im Jahr 2016 veröffentlicht. Zu den entsprechenden BMVI-Projekten ist eine Publikation für das Jahr 2015 geplant.

6. Welche verkehrspolitischen Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der wachsenden Nachfrage nach Carsharing-Angeboten in Deutschland?

Carsharing kann zu einer breiten und schnelleren Marktdurchdringung mit neuen und umweltschonenden Antriebstechnologien (z. B. Elektroautos) beitragen. Hohe Flexibilität bei Nutzungsdauer, Fahrzeugauswahl und Abstellort sind zentrale Kriterien, damit Nutzer Carsharing wahrnehmen.

7. Welche umwelt- und verkehrspolitischen Vorteile können aus Sicht der Bundesregierung durch mehr Autoteilen und eine Straßenraumentlastung durch eine Verminderung des Pkw-Bestandes in urbanen Ballungsräumen aufgrund der Carsharing-Nutzung entstehen?

Da mehrere Nutzerinnen und Nutzer sich ein Carsharing-Fahrzeug teilen, kann es gerade in innerstädtischen Quartieren langfristig zu einer Reduzierung des Flächenbedarfs für das Parken und damit zu einer qualitativen Verbesserung im Wohnumfeld kommen. Dies kann auch dazu führen, Parkraum insgesamt reduzieren zu können, um die frei werdenden Flächen einer anderen städtebaulichen Nutzung zuzuführen. Detaillierte Ergebnisse zu Wirkungen auf Verkehr, Umwelt und Klimaschutz in Großstädten werden nach Abschluss der in der Antwort zu den Fragen 3 bis 5 genannten Forschungsvorhaben „WiMobil“ Ende 2015 und „share“ 2016 vorliegen.

8. Hat die Bundesregierung die Absicht, den Trend zu mehr Carsharing zu fördern, und wenn ja, durch welche Maßnahmen wird sie diese Absicht verwirklichen?

Am 3. Dezember 2014 wurden das „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ sowie der „Nationale Aktionsplan Energieeffizienz“ im Bundeskabinett beschlossen, die vorsehen, Carsharing durch die Verabschiedung eines Carsharing-Gesetzes zu unterstützen. Die Bundesregierung bereitet derzeit den Entwurf eines entsprechenden Gesetzes vor.

In der „Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative“ (Kommunalrichtlinie) werden außerdem seit dem 1. Januar 2013 zukunftsweisende Projekte an der Schnittstelle ÖPNV/Carsharing/Fahrrad gefördert.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Lärm- und Schadstoffemissionen des Parkplatzsuchverkehrsaufkommens, und welche Potenziale bringt aus Sicht der Bundesregierung mehr stationsbasiertes Carsharing mit sich, um den Parkraumbedarf und damit den Parkplatzsuchverkehr insgesamt zu vermindern?

Es ist notwendig, auch die Lärm- und Schadstoffemissionen des Parkplatzsuchverkehrs zu reduzieren. Dabei können neben niedrig emittierenden Fahrzeugen insbesondere auch moderne innerstädtische Zielführungssysteme helfen. Auch das stationsbasierte Carsharing kann mit seinen festen Rückgabe- und Abholstellflächen zu einer Reduzierung des Suchverkehrs beitragen. Eine genaue Quantifizierung der Potenziale ist derzeit noch nicht möglich, weil entsprechende Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

10. Welche Konsequenzen hat die Absichtsbekundung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD, zukunftsweisende Projekte an der Schnittstelle zwischen ÖPNV, Carsharing und Fahrrad weiter fördern zu wollen, gezogen, und welche konkreten Maßnahmen leitet sie daraus ab?
11. Welche zukunftsweisenden Projekte an der Schnittstelle zwischen ÖPNV, Carsharing und Fahrrad wurden seitens der Bundesregierung bis zum Jahr

2013 gefördert, und anhand welcher Kriterien wurden diese förderfähigen Projekte ausgewählt?

12. Welche zukunftsweisenden Projekte an der Schnittstelle zwischen ÖPNV, Carsharing und Fahrrad wurden seit dem Jahr 2014 seitens der Bundesregierung gefördert?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach der in der Antwort zu Frage 8 genannten Kommunalrichtlinie wurden seit dem Jahr 2013 insgesamt vier Projekte an der Schnittstelle ÖPNV/Carsharing/Fahrrad bewilligt. Alle bewilligten Vorhaben befinden sich in der Umsetzungsphase und sind noch nicht abgeschlossen.

Mit dem 2013 in Kraft getretenen „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ (NRVP) beabsichtigt die Bundesregierung zudem, die weiteren Potenziale des Radverkehrs zu aktivieren. Der Projektaufruf für das Förderjahr 2015 forderte zur Abgabe von Projektvorschlägen und Projektideen insbesondere zu dem Thema „Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ auf.

13. Welche Maßnahmen und Modellvorhaben plant die Bundesregierung zum Carsharing im ländlichen Raum und seinen Verknüpfungen mit dem ÖPNV?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2, 10 bis 12 und 39 verwiesen.

14. Inwieweit misst die Bundesregierung dem Konzept von Mobilpunkten, die in der Freien Hansestadt Bremen seit über zehn Jahren Schnittstellen zwischen ÖPNV, Fahrrad und Carsharing schaffen und den Parkraum deutlich entlasten, Modellcharakter bei?

Das Bremer Modell der Mobilpunkte wurde bei der Entwicklung der in der Antwort zu Frage 8 genannten Förderrichtlinie im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative beispielgebend berücksichtigt.

15. Aus welchen Gründen ist aus Sicht der Bundesregierung bislang keine bundesweit einheitliche gesetzliche Regelung zur rechtssicheren Ausweisung von Carsharing-Stationen zur Bereitstellung der Carsharing-Dienstleistung eingeführt worden?

Eine bundesgesetzliche Regelung wirft eine Vielzahl von rechtlichen Fragen auf, die einer eingehenden Untersuchung bedürfen.

16. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, die Maßnahme des Nationalen Aktionsplan Energieeffizienz „Unterstützung von Carsharing durch die Verabschiedung eines Carsharinggesetzes, das u. a. Nutzervorteile in Städten und Gemeinden ermöglicht“ umzusetzen?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

17. Was versteht die Bundesregierung unter der Absichtserklärung des Koalitionsvertrages, dass im Straßenverkehrsrecht die Möglichkeit geschaffen

werde, dass Kommunen Parkplätze rechtssicher für Carsharing-Autos und Elektroautos ausweisen können?

Künftig soll es u. a. ermöglicht werden, mit amtlichen Verkehrszeichen Parkflächen für Elektrofahrzeuge und Carsharing-Fahrzeuge ausweisen zu können. Für Elektrofahrzeuge wird die Rechtsgrundlage für die rechtssichere Ausweisung von Parkplätzen mit dem Elektromobilitätsgesetz geschaffen, das am 5. März 2015 vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde.

18. Betrifft die Absichtserklärung des Koalitionsvertrages sowohl das Parken außerhalb von Mietvorgängen bzw. das Bereitstellen von Fahrzeugen für nächste Nutzungen, als auch das Parken während der Fahrzeuganmietung?
19. Bezieht sich die Absichtserklärung des Koalitionsvertrages auch auf Carsharing-Modelle auf Basis sogenannter stationsbasierter Angebote?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung versteht den aus dem Koalitionsvertrag hervorgehenden Auftrag zur Erstellung von Regelungsentwürfen umfassend. Sie versteht unter dem Begriff „Carsharing-Auto“ sowohl das stationsbasierte als auch das nicht-stationsbasierte Carsharing-Fahrzeug.

20. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der gutachterlichen Stellungnahme der Rechtsanwälte Prof. Tillo Guber und Ulrich Scherer im Auftrag des Bundesverbandes CarSharing e. V. vom 15. November 2013, wonach in der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Rechtsgrundlage zur Kennzeichnung von Stationen für bestimmte ausgewiesene Carsharing-Fahrzeuge geschaffen werden könne und die in Rechtsprechung und Literatur teilweise postulierte „Privilegienfeindlichkeit“ des Straßenverkehrsrechts keinen Verfassungsrang habe und dem Gesetzgeber daher keine prinzipielle Beschränkungen auferlege?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

21. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der in den Jahren 2009, 2013 und nochmals im November 2014 mit Mehrheit getroffenen Aufforderung des Bundesrates an die Bundesregierung, eine bundesgesetzliche Regelung zur Vereinfachung und Stärkung der Nutzung von Carsharing schnellstmöglich einzuführen, damit die Kommunen rechtssichere Gestaltungsmöglichkeiten erhalten?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

22. Trifft der Bericht der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ vom 11. Januar 2015 nach Kenntnis der Bundesregierung zu, der aus der internen Vorhabenplanung der Bundesregierung zitiert, dass die Vorlage eines Bundes-Carsharing-Gesetzes in Kürze bevorsteht?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

23. Treffen Zeitungsberichte der „Tageszeitung“ vom 10. März 2008 und der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ vom 11. Januar 2015 zu, dass eine bundesgesetzliche Regelung in der Vergangenheit an den Einwänden des

Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie gescheitert ist, und wenn ja, um welche konkreten Einwände handelte es sich dabei?

24. Sind diese Einwände inzwischen aus dem Weg geräumt, wenn das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), einen neuen Anlauf für eine bundesrechtliche Regelung zur Bereitstellung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum unternimmt?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein im Jahr 2007 vorgelegter Referentenentwurf scheiterte in der Ressortabstimmung. Das damalige Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie hatte dabei unter anderem wettbewerbspolitische Bedenken geäußert und eine vertiefte Gesetzesfolgenabschätzung erbeten. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 8 und 15 verwiesen.

25. Welche Entwicklung des Carsharing in der Bundesrepublik Deutschland erwartet die Bundesregierung, sobald die Möglichkeit der Ausweisung von Carsharing-Stationen durch die Kommunen rechtssicher und einheitlich etabliert ist?

Die Bundesregierung erwartet, dass die Entwicklung des Carsharing-Marktes durch den in der Antwort auf Frage 8 genannten Gesetzentwurf weiteren Schwung erhält. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

26. Welchen Zeitplan verfolgt das BMVI bei der Vorbereitung eines Carsharing-Gesetzes, und welche Gründe hat es, dass ein Carsharing-Gesetz nicht bereits, wie nach Information der Fragesteller ursprünglich geplant, im August 2014 im Bundeskabinett behandelt wurde?

Die Bundesregierung beabsichtigt, den Gesetzentwurf in Kürze vorzulegen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

27. Plant die Bundesregierung, die Ausweisung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum an die Umwelteigenschaften der Carsharing-Fahrzeugflotte zu koppeln (z. B. CO<sub>2</sub>-Ausstoß)?

Ungeachtet des Beispiels: Ja.

28. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung andere gangbare Wege als über das Straßenverkehrsrecht, um die Ausweisung von Carsharing-Stationen für Carsharing-Fahrzeuge bundeseinheitlich rechtlich zu ermöglichen, etwa über das Immissionsschutzrecht?

Die Bundesregierung will zur Förderung des Carsharing ein eigenständiges Carsharing-Gesetz schaffen. Hierzu befinden sich die Einzelheiten der Ausgestaltung im Hinblick auf die möglichen rechtlichen Grundlagen derzeit noch in der Prüfung.

29. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung Halteverbote mit der Ausnahme-Kennzeichnung „Carsharing-Unternehmen frei“ ohne Stellplatzsicherung für einen bestimmten Anbieter, wie sie die Stadt Berlin prakti-

ziert, gegenüber der in München im November 2014 neu eingerichteten Mobilitätsstation mit festen Stellplätzen an den Stationen für bestimmte Anbieter, wie car2go, citeecar, DriveNow oder StattAuto (bitte begründen)?

30. Hält die Bundesregierung eine Ausweisung mit Zeichen 286 (eingeschränktes Halteverbot) oder Zeichen 314 (Parkplatz) jeweils mit Zusatzschild für ein für die kommunale Praxis geeignete Ausweisung für Carsharing-Stationen – vor allem auch in Gebieten mit hohem Parkplatzdruck?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Halteverbote können ausschließlich aus ordnungsrechtlichen Gründen angeordnet werden, eine Anordnung zur Förderung des Carsharing ist nicht zulässig. Die Anordnung von Verkehrszeichen soll auch weiterhin den nach Landesrecht zuständigen Behörden in eigener Zuständigkeit obliegen. Bei der Auswahl des Standortes der Stellfläche misst die Bundesregierung u. a. der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eine vorrangige Bedeutung bei.

31. Plant die Bundesregierung in ihrem Carsharing-Gesetz, Kommunen zu ermöglichen, Carsharing-Stationen auch zugunsten von Fahrzeugen einzelner, stationsbasierter Anbieter auszuweisen, und falls nein, warum nicht?  
Nutzt die Bundesregierung die Erfahrungen anderer europäischer Länder zur Ausweisung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum (z. B. Großbritannien, Niederlande, Belgien, Finnland, Italien)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

32. Ist es zutreffend, dass die Bundesregierung ein Ausschreibungsmodell wünscht, damit für stationsbasiertes Carsharing nur ein Anbieter gefunden wird?  
Teilt die Bundesregierung dazu die Bedenken, dass es aus kommunaler Sicht eher darum gehen sollte, eine Angebotsvielfalt unter Sicherung bestimmter Qualitätsanforderungen beim stationsgebundenen Carsharing sicherzustellen?  
Trifft es zu, dass es kein Ausschreibungserfordernis für stationsungebundenen Carsharing geben soll?

Es wird auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

33. Welche Auswirkungen hat der wachsende Carsharing-Markt in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung auf den ÖPNV und seine Nutzerzahlen?  
34. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, wonach stationsunabhängige Carsharing-Systeme zulasten des öffentlichen Nahverkehrs gehen (vgl. Wirtschaftswoche vom 14. Februar 2015)?  
35. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung von Gutachtern, wonach stationsunabhängige Carsharing-Systeme dazu führen, dass die Kunden mehr Auto fahren als zuvor (vgl. Wirtschaftswoche vom 14. Februar 2015)?

Die Fragen 33 bis 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zahlen zu den empirischen Fragestellungen, die eine abschließende Bewertung zulassen, liegen noch nicht vor. Detaillierte Ergebnisse der groß angelegten Nutzerbefragungen werden nach Abschluss der in der Antwort zu den Fragen 3 bis 5 genannten Forschungsvorhaben „WiMobil“ Ende 2015 und „share“ 2016 vorliegen.

36. Hält die Bundesregierung ein privilegiertes Parken von Carsharing-Fahrzeugen während des Betriebs – also unabhängig von der Stationsbereitstellung – für ein verkehrspolitisch geeignetes Mittel zur Entlastung des Stadtverkehrs?

Ja.

37. Welche Auswirkungen auf den ÖPNV und seine Nutzerzahlen hat nach Auffassung der Bundesregierung Carsharing auf Basis einer anbieterspezifischen Ausweisung von Carsharing-Stationen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 5 sowie 33 bis 35 verwiesen.

38. Welche Potenziale hat aus Sicht der Bundesregierung Carsharing, um den von der Bundesregierung gewünschten Markthochlauf der Elektromobilität zu unterstützen?

Erste Zwischenergebnisse der in der Antwort zu den Fragen 3 bis 5 genannten Projekte „WiMobil“ und „share“, die auf der Halbzeitkonferenz zur Nutzung von E-Carsharing-Systemen am 3. Juli 2014 vorgestellt wurden, zeigen, dass Elektrofahrzeuge das Carsharing attraktiver machen. Gleichzeitig entwickelt sich Carsharing zu einem Wegbereiter für Elektromobilität im Stadtverkehr.

39. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung für Carsharing in kleineren Orten (unter 10 000 Einwohnern)?

Der in der Antwort zu Frage 8 genannte Gesetzentwurf der Bundesregierung stellt kleineren Kommunen dieselben rechtlichen Rahmenbedingungen zur Verfügung wie größeren Kommunen. Es ist im Übrigen eine Aufgabe der Carsharing-Anbieter, für kleinere Orte wirtschaftlich tragfähige Modelle zu entwickeln.