

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Dieter Janecek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/5328 –**

### **Der Beitrag von Carsharing und Rideselling im Mobilitätsmix der Zukunft**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Anfang 2018 erreichten Carsharing-Anbieter in Deutschland eine neue Bestmarke mit rund 2,1 Millionen Nutzerinnen und Nutzern (+ 23 Prozent im Vergleich zu 2017). Den Nutzerinnen und Nutzern standen knapp 18 000 Fahrzeuge in 677 Städten und Gemeinden zur Verfügung ([www.tagesspiegel.de/wirtschaft/autos-teilen-mehr-als-zwei-millionen-carsharing-nutzer/21006512.html](http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/autos-teilen-mehr-als-zwei-millionen-carsharing-nutzer/21006512.html)). Auch Rideselling nimmt weiter an Fahrt auf, wie laufende Testbetriebe in Hannover, Hamburg und Berlin zeigen. Laut Bundesverband Carsharing ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug je nachdem, ob es stationsbasiert oder stationsungebunden ist, drei bis sieben private Pkw. Rideselling-Anbieter betonen, dass ihre Fahrzeuge entweder schon elektrisch fahren oder sie in den nächsten Jahren zügig auf den elektrischen Betrieb umstellen werden. Gleichwohl sind zunächst rund 20 000 Fahrzeuge mit einem bis max. acht Insassen mehr auf den Straßen unterwegs. Aus Sicht der Fragesteller braucht es daher einen Rahmen, der dazu führt, dass die Angebote dazu beitragen, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu ergänzen und nicht zu kannibalisieren. Unter dieser Voraussetzung können Car- oder Rideselling-Anbieter nach Auffassung des Fragestellers einen positiven ökologischen Nutzen aufweisen.

1. Wie hat sich die Zahl der Zulassungen von stationsgebundenen und stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeugen im Zeitraum zwischen 2011 und 2018 in Deutschland entwickelt (bitte jeweils nach Städten, Jahren und Fahrzeugtyp auflisten)?

Bis einschließlich zum 30. Juni 2018 wurden Carsharing-Fahrzeuge gemeinsam mit den Mietwagen dem Wirtschaftszweig „Vermietung von Kraftfahrzeugen ohne Gestellung eines Fahrers“ zugeordnet und in der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) aufgeführt. Am 1. Juli 2018 wurde Carsharing als eigenständiger Wirtschaftszweig eingeführt, so dass belastbare Zahlen zu neu zugelassenen Carsharing-Fahrzeugen ab dem 1. Januar 2019 erwartet werden.

2. Wie viel Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge fahren rein elektrisch?
3. Wie viel Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge fahren mit Hybridtechnologie?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Wie hat sich im Durchschnitt die Zahl der Fahrzeuge pro Haushalt zwischen 2000 und 2018 verändert (bitte nach Bundesländern und den 79 Großstädten in Deutschland auflisten)?

Laut Statistischem Bundesamt kamen im Jahr 2000 auf 100 Haushalte 74,4 Pkw. Im Jahr 2017 waren es 78,4 Pkw. Werte für 2018 sowie differenzierte Zahlen nach Bundesländern und Großstädten liegen der Bundesregierung nicht vor.

5. Wie haben sich die Stauzeiten im Zeitraum zwischen 2000 und 2018 verändert (bitte für die 79 Großstädte in Deutschland auflisten)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

6. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Bürgerinnen und Bürger jährlich ihr eigenes Fahrzeug abschaffen und auf Carsharing umsteigen?
  - a) Wenn ja, wie ist die konkrete Entwicklung, seit Anfang der Erhebung?
  - b) Wenn nein, plant die Bundesregierung hierzu eine Erhebung durchzuführen?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Zur spezifischen Fragestellung der Umsteiger vom eigenen Pkw auf Carsharing-Angebote liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor. Eine Erhebung zu dieser Thematik ist derzeit nicht vorgesehen.

Die Ergebnisse aktueller Forschungsvorhaben deuten darauf hin, dass im Zusammenhang mit der Teilnahme am Carsharing der Anteil privater Pkw abnimmt. Die Bundesregierung unterstützt den allgemein wachsenden Forschungsstand durch entsprechende Vorhaben, unter anderem [www.erneuerbar-mobil.de/projekte/wimobil](http://www.erneuerbar-mobil.de/projekte/wimobil) und [www.erneuerbar-mobil.de/projekte/share-car2go](http://www.erneuerbar-mobil.de/projekte/share-car2go). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Rahmen seiner umfangreichen Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ unter anderem Fragen zur Nutzung von Carsharing-Angeboten gestellt. Die Ergebnisse dieser Erhebung werden am 14. und 15. November 2018 im BMVI in Berlin vorgestellt.

7. Welches Potenzial erschließt sich nach Ansicht der Bundesregierung durch neue Angebote des Rideselling in Deutschland, und welche Folgen werden Rideselling-Angebote auf das Mobilitätsverhalten, auf die Verkehrsnachfrage (Modal Split) sowie generell in Bezug auf die mit dem Verkehr verknüpften öffentlichen Interessen haben (bitte die Studien und Gutachten benennen, auf die sich die Bundesregierung bei ihrer Einschätzung stützt)?
8. Wenn der Bundesregierung bisher keine Studien und Gutachten dazu bekannt sind, plant die Bundesregierung hierzu eine eigene Erhebung?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Rideselling bietet Chancen für eine stärker bedarfsgesteuerte, flexible Mobilität – auch in ländlichen Räumen. Die Bundesregierung beobachtet derzeit die vorhandenen Rideselling-Angebote im Hinblick auf die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten vor Ort. Das BMVI hat 2017 das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität damit beauftragt, im Rahmen einer Studie die sozioökonomischen Auswirkungen digitaler Mobilitätsplattformen zu evaluieren und zu überprüfen.

9. Welche Rolle misst die Bundesregierung der Parkraumbewirtschaftung bei, um Anreize zum Umstieg von privat genutzten Pkw auf Carsharing-Fahrzeuge zu setzen, und teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Umweltbundesamt („Geht doch!“ – Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie, Texte 74/2018), dass ein Rückbau von Parkplätzen in Stadt- und Ortskernen notwendig ist?

Die steigende verkehrs- und umweltpolitische sowie stadtplanerische Bedeutung des Carsharing ist unumstritten. Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) wurden die Rechtsgrundlagen geschaffen, um Parkflächen zur Nutzung durch Carsharingfahrzeuge von Carsharinganbietern mit stationsbasierten oder stationsungebundenen Angeboten zur Verfügung stellen und dabei Vergünstigungen oder Befreiungen von Parkgebühren für Carsharingfahrzeuge vorsehen. Die Länder bzw. die von ihnen bestimmten Stellen entscheiden selbst über die Erhebung solcher Parkgebühren.

Da mehrere Nutzerinnen und Nutzer sich ein Carsharingfahrzeug 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. Durch die Vorhaltung von speziellen Parkplätzen für Carsharingfahrzeuge kann zudem gleichzeitig der Parksuchverkehr im innerstädtischen Bereich reduziert werden. Ein Entlastungseffekt des öffentlichen Raumes durch eine verminderte Anzahl von Fahrzeugen wird angestrebt. Dies kann bestenfalls auch dazu führen, Parkraum insgesamt reduzieren zu können, um die frei werdenden Flächen einer anderen städtebaulichen Nutzung zuzuführen.

10. Wie bewertet die Bundesregierung den Einsatz von Carsharing- und Rideselling-Angeboten ausschließlich in Innenstadtbezirken mit guter bis sehr guter Verkehrsanbindung durch den ÖPNV?

Eine Bewertung des Einsatzes von Rideselling-Angeboten in Innenstadtbezirken ist aufgrund einer unzureichenden Datengrundlage derzeit nicht möglich.

11. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung, um die Taxi-Verfügbarkeit in den ländlichen Räumen der Bundesrepublik Deutschland bis 2020 signifikant zu erhöhen, und welche konkreten Maßnahmen plant sie, hierfür bis 2020 zu initiieren und umzusetzen?
12. Inwiefern und mit welchen Bundesmitteln plant die Bundesregierung, experimentelle Rideselling-Projekte im ländlichen Raum bis 2020 zu ermöglichen und zu fördern?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Solche Projekte sind derzeit nicht vorgesehen.

13. Inwiefern plant die Bundesregierung, im Zuge einer Reform des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zur Förderung der Verkehrsform Taxi insbesondere im ländlichen Raum zu prüfen, inwieweit die öffentliche Hand durch Auftrag oder Förderbescheid entsprechende besondere Betriebspflichten etablieren und finanzieren könnte, und wenn ja, wann wird sie entsprechende Prüfaufträge erteilen, und wenn nein, warum nicht?
14. Sollten aus Sicht der Bundesregierung für Rideselling-Anbieter in Zukunft ebenfalls die Regelungen aus dem PBefG (§ 21 Betriebspflicht, § 39 Tarifpflicht und § 22 Beförderungspflicht) gelten, sobald sie ihren Mobilitätsdienst im Regelbetrieb anbieten und nicht mehr unter die Experimentierklausel des PBefG fallen?
15. Welche weiteren Pflichten sollten aus Sicht der Bundesregierung für Rideselling-Anbieter in Zukunft gelten, die heute bereits für ÖPNV und Taxiunternehmen gelten (bitte nach konkreten gesetzlichen Anforderungen auflisten)?
18. Stellt die in der Experimentierklausel (§ 2 Absatz 7 PBefG) festgelegte Höchstdauer von vier Jahren für die Erprobungsphase neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel für die Bundesregierung einen angemessenen Zeitraum dar?

Die Fragen 13 bis 15 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Personenbeförderungsgesetz soll entsprechend den Vorgaben des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD modernisiert werden. Die Bundesregierung hat die Prüfung, ob und inwieweit das Personenbeförderungsgesetz zu modernisieren ist, um die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr an die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und neue technische Entwicklungen anzupassen und gleichzeitig einen fairen Ausgleich (level playing field) zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen zu wahren, noch nicht abgeschlossen. Im Rahmen der Prüfung wird die Bundesregierung die verschiedenen Ausgestaltungsformen des Ridesellings berücksichtigen.

16. Welche Experimentierklauseln und -räume (vgl. Experimentierklausel § 2 PBefG) hat die Bundesregierung bisher für Rideselling eröffnet?

§ 2 Absatz 7 PBefG ermöglicht den Genehmigungsbehörden, zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften des PBefG oder von auf Grund des PBefG erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren zu genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

17. Welche Erfahrungen – insbesondere in Bezug auf das öffentliche Verkehrsinteresse – hat die Bundesregierung mit den in Frage 15 erfragten Experimentierklauseln und -räumen gemacht, und welche Schlussfolgerungen zieht sie hieraus für den Reformbedarf des PBefG und für weitere Anpassungen des Rechtsrahmens (bitte die Experimentierklauseln und -räume, die Dauer, die ideelle und finanzielle Förderung nach Jahren aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

19. Ist es aus Sicht der Bundesregierung irreführend für die Nutzerinnen und Nutzer, wenn in den Medien von „Regelbetrieb“ gesprochen wird, obwohl die Anbieter nur im Rahmen der Experimentierklausel für vier Jahre operieren können und ihren Testbetrieb anschließend einstellen müssen ([www.heise.de/newsticker/meldung/Ridesharing-VW-Tochter-Moia-startet-regulaeren-Betrieb-in-Hannover-4122683.html](http://www.heise.de/newsticker/meldung/Ridesharing-VW-Tochter-Moia-startet-regulaeren-Betrieb-in-Hannover-4122683.html))?

Zu Medienberichten nimmt die Bundesregierung nicht Stellung.





