

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**– Drucksache 13/9705 –**

**Förderung des Car-sharing**

In der Bundesrepublik Deutschland sind in den letzten Jahren über 100 Car-sharing-Initiativen entstanden. Die Aktivität dieser Initiativen besteht darin, Autos zwischen verschiedenen Benutzerinnen und Benutzern zu teilen und den organisatorischen Aufwand, der durch Unterhalt, Abrechnung und Verteilung der Wagen entsteht, für die Mitglieder zu übernehmen. Dabei gibt es z. Z. je nach Größe der Initiative die unterschiedlichsten Organisationsformen. Die Mitglieder benutzen in der Regel Bus, Bahn und Fahrrad und greifen auf das Auto nur zurück, wenn es unbedingt erforderlich ist. Die Gebühr für die Benutzung des Wagens ist dabei in der Regel so bemessen, daß sowohl fixe als auch variable Kosten auf die Nutzungsdauer und den einzelnen Kilometer umgelegt werden. Erfahrungen in anderen Ländern zeigen, daß die geteilte Benutzung von Autos (sog. Autoteilen) auch in kleineren Ortschaften funktionieren kann. Ein Teil der Gruppen arbeitet inzwischen vor Ort mit den Nahverkehrsbetrieben zusammen oder erweitert für seine Mitglieder das Dienstleistungsangebot durch Verkauf von Monatskarten, Bahnfahrkarten oder einen Lebensmittellieferservice.

Die Motivation der Teilnehmer ist unterschiedlich. Einerseits besteht oft ein starker ökologischer Impuls, möglichst wenig Auto zu fahren, um die Umwelt zu schonen. Andererseits rücken für viele aber auch ganz praktische Erwägungen in den Vordergrund. Gerade in Ballungsräumen, in denen oft ein akzeptables Nahverkehrsangebot besteht, ist der Besitz eines eigenen Wagens oft nicht erforderlich. Die Beteiligung an Car-sharing-Gruppen führt für die Haushalte auch zu erheblichen Kosteneinsparungen (bis zu 4000 DM pro Jahr) und geschieht somit auch aus wirtschaftlichen Gründen.

Inzwischen liegen über car-sharing zahlreiche fundierte Erkenntnisse vor. Diverse wissenschaftliche Arbeiten, unter ihnen auch eine im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, belegen die Entwicklungsfähigkeit des Car-sharing-Ansatzes und widerlegen auch die anfangs gegen Car-sharing geäußerten Bedenken. Die Baum/Pesch – Studie (Universität Köln) beziffert das Marktpotential für Car-sharing auf 2,45 Millionen Menschen. Dazu zählen vor allem Großstadtbewohner, die in der Regel ein anderes Verkehrsmittel benutzen, „Wenigfahrer“, die ein Auto nur zu bestimmten Anlässen brauchen, und Menschen, die nicht immer die hohen Fixkosten eines PKW bezahlen wollen.

Die Vorteile des Car-sharing betreffen allerdings nicht nur die Mitglieder. Gerade in Ballungsräumen mit ihrer hohen Verkehrsdichte und ihrer Parkplatznot helfen die Car-sharing-Initiativen, den Straßenraum von Autoverkehr sowie von parkenden Autos zu entlasten und tragen somit zur Vermeidung von Umweltbelastungen bei. Normalerweise steht ein

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13. Februar 1998 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Privatwagen im Schnitt 23 Stunden pro Tag auf Parkplätzen und wird nur eine knappe Stunde bewegt. Die Mehrfachnutzung eines Fahrzeugs trägt dazu bei, den Parkdruck in Innenstädten zu vermindern, was in letzter Konsequenz auch zur Einsparung gesellschaftlicher Kosten führt. Bei Ausschöpfung aller derzeit bekannten Potentiale wären 1,2 Mio. PKW weniger auf unseren Straßen zu erwarten.

Letztlich sind Car-sharing-Initiativen Vorreiter einer modernen, innovativen Verkehrsorganisation. Sie ersetzen Ressourcenverbrauch und Umweltbelastungen bei der Herstellung, beim Betrieb und der Entsorgung von Fahrzeugen durch organisatorische, kommunikative und soziale Kompetenz. Sie zeigen entgegen anderslautenden politischen Behauptungen, daß moderne Mobilitätsdienstleistungen mit wesentlich geringerem volkswirtschaftlichem Aufwand privatwirtschaftlich organisiert, angeboten und erbracht werden können als herkömmliche, auf individuelle Autonutzung ausgerichtete Strukturen.

Dabei ist Car-sharing auch ein Beitrag zur Schaffung zukunftsfähiger Erwerbsarbeitsplätze im Dienstleistungssektor. Eine erste Abschätzung des Öko-Instituts Freiburg ergab, daß rechnerisch bei Ausschöpfung aller Potentiale (auf der Produktivitätsbasis von 1994) 14 000 Arbeitsplätze in der Automobilindustrie wegfallen. Dieser Verlust würde bei steigender Industrieproduktivität jedoch durch die Schaffung von 10 000 Erwerbsarbeitsplätzen im Organisationsbereich Car-sharing, durch weitere Arbeitsplätze im Bereich des öffentlichen Verkehrs und indirekte Arbeitsplatzeffekte zumindest ausgeglichen. Diese Arbeitsplätze entstehen dezentral am Ort der Mobilitätsdienstleistung.

Trotz der Vorteile und Zukunftsfähigkeit des Autoteilens wurde von der Politik der Gedanke des Car-sharing bisher nicht offensiv aufgegriffen. Gerade im Hinblick darauf, daß die offizielle Politik dem kostenträchtigen Ausbau von Infrastrukturen eine hohe Bedeutung zumißt, müßte sie in gleichem Maße auch diejenigen Initiativen fördern, die durch organisatorische Ansätze zur effizienten Nutzung der Infrastrukturen beitragen und dadurch der öffentlichen Hand große Einsparpotentiale erschließen. Hinzu kommt, daß Car-sharing den Beginn einer Entwicklung eines größeren Marktes für Mobilitätsdienstleistungen darstellen könnte, der differenzierte Leasing-Angebote entwickelt und weitaus größere Potentiale erschließt. Es wurde zwar im Rahmen des Mobilitätsforschungsprojekts der Bundesregierung ein Ideenwettbewerb zum Car-sharing durchgeführt, doch blieben weiterführende Initiativen auf Bundesebene bisher aus.

Bundespolitische Initiativen könnten darin bestehen, auf die Länder einzuwirken, bei den Stellplatzverpflichtungen in den Landesbauordnungen Ausnahmeregelungen für Car-sharing-Projekte vorzusehen. In der Straßenverkehrsordnung könnte den Kommunen die Möglichkeit eingeräumt werden, spezielle Stellplätze für Car-sharing-Projekte vorzusehen. Spezielle Car-sharing-Parkplätze sollten auch in Gebieten mit Anwohnerparken möglich sein. Es hat sich in der Praxis als besonders wichtig erwiesen, daß die Car-sharing-Fahrzeuge, um für den nächsten Benutzer auffindbar zu sein, an einem klar definierten, bekannten Ort abgestellt werden müssen. Je dezentraler die Stellplätze liegen, desto attraktiver ist aufgrund der kurzen Wege die Teilnahme am Car-sharing. Die angesprochenen Änderungen der StVO könnten bei der Lösung dieses Problems sehr hilfreich sein.

1. Was hat die Bundesregierung unternommen, um den Gedanken des Car-sharing weiter zu verbreiten?

Der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, hat die Idee des Car-Sharing in der Öffentlichkeit immer wieder ausdrücklich unterstützt und die Verbreitung des Car-Sharing als gesamtwirtschaftlich und ökologisch einen sinnvollen Beitrag zur Verringerung der Probleme des motorisierten Individualverkehrs insbesondere in den Ballungsräumen bezeichnet. Er hat an die Gemeinden appelliert, Car-Sharing-Organisationen nach Kräften zu unterstützen, vor allem durch Bereitstellung geeigneter Abstellplätze, mit denen der Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug am wirksamsten unterstützt werden könnte. Die Bundesregierung hatte bereits 1993 ein Forschungsvorhaben in Auftrag gegeben, um das Potential und die Auswirkungen des Car-Sharing im Hinblick

auf die mögliche Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen zu ermitteln. Die Ergebnisse der Untersuchung, die im Dezember 1994 abgeschlossen wurde, sind veröffentlicht, allen Interessierten zur Verfügung gestellt worden und haben ein breites Echo gefunden. Die Autoren halten ein Marktpotential von bis zu 2,45 Millionen Autofahrern für möglich. Bei voller Ausschöpfung dieses Potentials könnte sich der Pkw-Bestand um 1,2 Millionen Pkw verringern und würden die jährlichen Pkw-Fahrleistungen um bis zu 7 Milliarden km zurückgehen.

Eine Entlastung des Stadtverkehrs ergäbe sich durch solche Nutzer, die ihren eigenen Pkw abschaffen oder auf die Anschaffung eines eigenen Pkw verzichten. Kürzere Wege würden dann eher mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad zurückgelegt, sofern die Voraussetzungen dafür hinreichend gut wären. Eine Kosten-Nutzen-Analyse kommt zum Ergebnis, daß Car-Sharing gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist und für den einzelnen wirtschaftlich günstiger als die Haltung eines eigenen Fahrzeugs sein kann, wenn seine Fahrleistung jährlich weniger als 7 000 km beträgt.

Zur Erschließung der Nutzerpotentiale ist nach Auffassung der Wissenschaftler eine offensive Angebotsstrategie erforderlich. Insbesondere bei enger Kooperation mit Verkehrsbetrieben, bei Verbesserung der Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln, bei Ausweitung des Angebotes mit Mobilitätsberatung sowie überregionaler Standardisierung und Vernetzung von Car-Sharing-Leistungen und geeigneter Öffentlichkeitsarbeit seien Fortschritte zu erwarten.

Angesichts der positiven verkehrspolitischen Einschätzung des Car-Sharing hatte das Bundesministerium für Verkehr ferner die Schirmherrschaft über eine Car-Sharing-Aktionswoche des Europäischen Car-Sharing-Verbandes im Jahre 1996 übernommen.

2. Hält es Bundesregierung für sinnvoll, Car-sharing offensiv politisch zu fördern?

Wenn ja, in welcher Form stellt sich die Bundesregierung eine weitere Förderung vor?

Die Bundesregierung unterstützt jede private Initiative, die zu einer umweltgerechten Mobilität beiträgt. Die Einführung immer neuer Subventionstatbestände hält sie nicht für sinnvoll.

3. Welche konkreten Car-sharing-Projekte werden z. Z. von der Bundesregierung gefördert, und wie sieht diese Förderung aus?

Die konkrete Gründung und Gestaltung von Car-Sharing-Organisationen muß nach Auffassung der Bundesregierung der Privatinitiative überlassen bleiben. Eine individuelle Projektförderung kann nicht Aufgabe der Bundesregierung sein. Wirkungsvolle Fördermöglichkeiten haben vor allem die Kommunen durch Bereitstellung von besonderen Stellflächen für Car-Sharing-Fahrzeuge. Die zunehmende Verbreitung des Car-Sharing-Gedankens in der

Bundesrepublik Deutschland macht im übrigen deutlich, daß eine gezielte staatliche Förderung nicht erforderlich ist.

4. Welche konkreten Voraussetzungen hat die Bundesregierung an die geförderten Projekte gestellt, um sie als Car-sharing anzuerkennen?

Da die Bundesregierung keine einzelnen Projekte fördert, scheidet eine formelle Anerkennung bzw. Aufnahme in Förderprogramme aus.

5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von anderen Formen des Autoteilens, und wie beurteilt sie diese in Hinsicht auf ihre Potentiale, ihre ökologischen Bedeutung und ihre Bedeutung für die Vermeidung von Autofahrten?

Zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr stellt Car-Sharing eine der vielfältigen Zwischenformen einer kombinierten Mobilitätsabsicherung dar. Andere Formen gemeinsamer Autonutzung liegen in den Angeboten der gewerblichen Autovermieter, der Taxi- und Mietwagenunternehmen, in Fahrgemeinschaften, vor allem aber in den Potentialen des öffentlichen Personenverkehrs, dessen stärkere Nutzung nach Auffassung der Bundesregierung weit größere Einsparmöglichkeiten im motorisierten Individualverkehr bietet.

6. Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, andere Formen des Autoteilens zu fördern?

Wenn ja, in welcher Form?

Die insbesondere in Verkehrsspitzenzeiten auftretenden Probleme des motorisierten Individualverkehrs lassen sich nach Auffassung der Bundesregierung durch stärkere Nutzung der Angebote des öffentlichen Verkehrs sowie durch höhere Besetzungsgrade in den Pkw reduzieren.

In einem derzeit laufenden Forschungsvorhaben läßt das Bundesministerium für Verkehr deshalb untersuchen, welchen gesamtwirtschaftlich und ökologisch sinnvollen Beitrag die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades zur Verringerung der Probleme des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere in Ballungsräumen und zu bestimmten Zeiten, leisten kann. Es werden Aussagen erwartet, in welchem Umfange die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades die Zahl der eingesetzten Pkw und Pkw-Fahrleistungen verringern, damit zu einer effizienteren Auslastung, zur Verflüssigung der Verkehrsabläufe vor allem im Berufsverkehr sowie zur Reduzierung von Schadstoffemissionen beitragen kann. Es wird ferner angestrebt, konkrete Maßnahmenbereiche zu benennen, in denen Handlungsbedarf zur Unterstützung bei der Bildung von Fahrgemeinschaften gesehen wird. Auch die Bedeutung von Aufklärungsarbeit, die zu einem veränderten Denken beim Umgang mit dem knappen Gut Mobilität führen kann, ist ein Aspekt dieser Untersuchung.

7. Wird die Bundesregierung eine Initiative ergreifen, die StVO dahin gehend zu ändern, die Car-sharing-Fahrzeuge bei der Festlegung von Stellplätzen in ähnlicher Weise zu berücksichtigen wie Taxis?

Wenn nein, warum nicht?

Eine Änderung der StVO mit dem Ziel, Car-Sharing-Fahrzeugen ähnliche Sonderrechte zu gewähren wie dem Taxiverkehr, ist nicht geplant. Eine solche Änderung der StVO wäre auch nur mit Zustimmung der Mehrheit der Länder im Bundesrat möglich. Die für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden haben jedoch in Fachausschußsitzungen die Schaffung weiterer Parkprivilegien abgelehnt. Während Taxen als Teil des öffentlichen Verkehrs von jedermann in Anspruch genommen werden können, stehen Car-Sharing-Fahrzeuge nur einem eingeschränkten Benutzerkreis, nämlich den vertraglichen Teilnehmern am Car-Sharing, zur Verfügung. Zum anderen sind Parksonderrechte bislang bewußt auf außergewöhnlich gehbehinderte Schwerbehinderte und Anwohner beschränkt. Besondere Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für Car-Sharing-Fahrzeuge würden auch andere Personengruppen mit vergleichbar guten Gründen besonderen Parkraum für sich fordern lassen. Im übrigen wird es vor dem Hintergrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes als problematisch erachtet, Car-Sharing-Organisationen Sonderrechte einzuräumen, die z. B. gewerblichen Autovermietungen nicht zugestanden werden. Attraktive Stellplätze lassen sich auf privatem Gelände realisieren.

Unabhängig davon können Kommunen unterhalb gesetzlicher Regelungen durch Bereitstellung von Stellplätzen Car-Sharing-Unternehmen unterstützen.

8. Wird die Bundesregierung eine Initiative ergreifen, die Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO dahin gehend zu ändern, daß Car-sharing-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer, die in Gebieten mit Anwohnerparken wohnen, das Abstellen der Gemeinschaftsautos im Gebiet ermöglicht wird?

Wenn nein, warum nicht?

Die z. Z. gültige Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1 b Nr. 2 StVO begrenzt die Ausgabe eines Anwohnerparkausweises auf solche Kraftfahrzeuge, die auf den Anwohner als Halter zugelassen oder nachweislich von ihm dauernd genutzt werden. Dies ist beim Car-Sharing nicht der Fall.

Die Bundesregierung ist jedoch mit den obersten, für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei zuständigen Landesbehörden der Auffassung, daß diejenigen, die verhältnismäßig selten ein Kfz nutzen und damit auf den Kauf eines eigenen Fahrzeuges verzichten, nicht schlechter gestellt werden sollten als die Anwohner, die ein eigenes Kfz dauerhaft nutzen. Mit einer Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift soll auch den Car-Sharing-Teilnehmern in Anwohnerparkbereichen künftig ein Anwohnerparkausweis für die Car-Sharing-Fahrzeuge ausgestellt werden dürfen. Im Vorgriff auf die zu erwartende Änderung können solche Anwohnerparkausweise bereits ausgegeben werden.

9. Sind car-sharing-Verbände an die Bundesregierung herangetreten mit dem Wunsch, bestimmte Gesetze, Verordnungen oder Bestimmungen zu ändern?

Wenn ja, um welche Gesetze, Verordnungen oder Bestimmungen handelt es sich?

Neben dem Wunsch nach Einrichtung von Sonderparkplätzen im öffentlichen Verkehrsraum durch Änderung der Straßenverkehrsordnung sind lediglich verschiedentlich Wünsche nach einer bevorzugten steuerrechtlichen und versicherungstechnischen Behandlung bekanntgeworden.

10. Kann sich die Bundesregierung vorstellen, daß Bundesministerien oder Bundesbehörden an Car-sharing-Projekten teilnehmen, um den Bedarf an Dienstfahrzeugen zu verringern oder einen Spitzenbedarf abzudecken?

Die Zahl der Dienstkraftfahrzeuge soll mit dem Berlin-Umzug durch geeignete ablauforganisatorische Maßnahmen deutlich abgesenkt werden. Das würde auch den Bedarf nach anderen Modellen, etwa dem Car-Sharing, reduzieren. Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel dürfte für die Bediensteten in der Regel einfacher und problemloser zu organisieren und zudem kostengünstiger als die Teilnahme an Car-Sharing sein, die eine Fahrerlaubnis voraussetzt und bei jeder Inanspruchnahme eine vorherige Prüfung erfordern würde, ob geeignete und freie Abstellplätze am Zielort vorhanden sind.



