

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Franziska Eichstädt-Bohlig, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Innovative Konzepte im Car-sharing**

Bedauerlicherweise sind die Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Förderung des Car-Sharing“ (Drucksache 13/9945) wenig aussagekräftig und lassen kaum erkennen, daß es tatsächlich einen politischen Willen gibt, den Gedanken des Car-sharing auf breiter Ebene weiter zu fördern. Daß die Förderung des Car-sharing gleichgesetzt wird mit der Schaffung immer neuer Subventionstatbestände (siehe Antwort auf Frage 2), ist inhaltlich nicht gerechtfertigt. Die zur Antwort herangezogene Car-sharing-Studie von 1994 ist in einigen Bereichen veraltet und kann wesentlichen Möglichkeiten neuer technischer und konzeptioneller Ansätze nicht mehr gerecht werden.

Diese ausgeprägt defensive Haltung der Regierung dokumentiert sich im übrigen auch in der Veröffentlichung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) vom April 1998 „Nachhaltige Entwicklung in Deutschland“, wo im Kapitel V „Umweltschonende Mobilität“ der Car-sharing-Ansatz lediglich einmal Erwähnung findet.

Eine nachhaltige Mobilität erscheint jedoch ohne die Nutzung der Möglichkeiten des Car-sharing kaum vorstellbar. Die Etablierung des Car-sharing als Dienstleistung der Wohnungswirtschaft könnte ein Schritt auf dem Weg dorthin sein.

Im Grunde hat das Konzept keine systematischen Nachteile, es setzt auf freiwillige Nutzung und geht davon aus, daß ein kosten-effizientes, bequemes, umweltschonendes, flexibles und zeitsparendes Dienstleistungsangebot am Markt immer eine Chance haben sollte.

Wenn man der Statistik des „SPIEGEL“ vom 30. März 1998 glauben darf, sind ca. 50 % der Schulden in deutschen Privathaushalten auf den Erwerb von Pkw zurückzuführen – auch dies ein wesentliches Argument, das für eine Entkopplung von individueller Mobilität und dem Besitz eines eigenen Pkw spricht und auch entsprechend politisch thematisiert werden sollte.

Darüber hinaus gibt es auch im Bereich Car-sharing für behördliche Fuhrparks (evtl. in Kombination mit privatem Car-sha-

ring) und bei der Einbeziehung von Gewerbetreibenden weitere enorme Potentiale zur Reduzierung von Kosten. Auch hier fällt die Antwort der Bundesregierung auf Frage 10 inhaltlich sehr knapp aus.

Wir fragen die Bundesregierung:

#### Allgemeine Fragen

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) 1994 erstellte Studie ausreicht, den Anforderungen an die Erstellung einer Marktpotentialabschätzung unter den neuen Rahmenbedingungen (z. B. technische und konzeptionelle Weiterentwicklungen wie Chipkartensysteme oder Cash-Car) gerecht zu werden?
2. Wie erklärt sich die Bundesregierung, daß das in der BMU-Studie von 1994 prognostizierte Potential von ca. 2,5 Millionen Nutzern mit derzeit ca. 25 000 Car-sharing-Nutzern bisher bei weitem nicht erzielt wurde?
3. Sieht die Bundesregierung Notwendigkeiten und Möglichkeiten, die Etablierung von Car-sharing in neuen Marktsegmenten, wie z. B. im Bereich der Wohnungswirtschaft, durch geeignete Studien zu prüfen?
4. Inwiefern ist die Bundesregierung daran interessiert, verstärkt neue Ansätze zur Verbreitung von Car-sharing durch geeignete Pilotprojekte zu fördern?
5. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll und notwendig, das Baurecht dahin gehend zu ändern, daß
  - a) bei der Genehmigung von Neubauprojekten mit größeren Wohnanlagen eine Verpflichtung zur Prüfung des Nutzungspotentials von Car-sharing – im Rahmen einer Strategie zur Reduzierung des Flächenbedarfs und damit der Kosten – eingeführt wird,
  - b) Öffnungsklauseln geschaffen werden, die es den Kommunen ermöglichen, im Rahmen der Wohnungsbauplanung Car-sharing-Systeme mit einzubeziehen?

#### Car-sharing im Bereich von Behörden und öffentlicher Verwaltung

6. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Kosten die staatlichen Fuhrparks verursachen?

Welchen durchschnittlichen Auslastungsgrad haben diese Fuhrparks?

Wie viele Fahrzeuge könnten nach Auffassung der Bundesregierung z. B. durch eine systematische Einbeziehung von Car-sharing kosteneffizient ersetzt werden?

7. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen über Kosten-einsparpotentiale, die die systematische Nutzung von Car-sharing-Fahrzeugen in öffentlichen Verwaltungen bietet, vor, und was besagen sie gegebenenfalls?

Hält die Bundesregierung die Erstellung solcher Studien für sinnvoll?

Plant sie, solche Studien in Auftrag zu geben?

Wenn nein, warum nicht?

8. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, daß eine Kopp-lung von privater und behördlicher Nutzung von Car-sharing-Fuhrparks erhebliche Einsparpotentiale bieten könnte?

9. Welche rechtlichen Gründe stehen aus Sicht der Bundes-regierung einem verstärktem Einsatz von Car-sharing in Verwaltungen entgegen?

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, diese Hin-dernisse zu beseitigen?

10. Hält die Bundesregierung die Einrichtung einer Car-sharing-Modellstadt für möglich und sinnvoll, um die Vorteile dieses Konzepts auf möglichst vielen gesellschaftlichen Ebenen realitätsnah zu erproben?

Wie müßte dies geschehen, und plant die Bundesregierung, ggf. ein solches Vorhaben zu fördern?

11. Welche steuerlichen und rechtlichen Gründe stehen einer breiten Nutzung von Car-sharing in der gewerblichen Wirt-schaft entgegen?

Verfolgt die Bundesregierung Strategien, um diese Hinder-nisse auszuräumen, und wenn ja, welche sind dies?

12. Ist Car-sharing aus Sicht der Bundesregierung ein Bestandteil des Umweltverbundes?

13. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, eine nachhaltige Mobilität durch neue und professionelle Mobilitätsdienst-leistungen – wie beispielsweise Car-sharing – zu fördern?

Wenn ja, mit welchen Strategien kann dies aus Sicht der Bundesregierung erreicht werden?

Bonn, den 17. Juli 1998

**Gila Altmann (Aurich)**

**Franziska Eichstädt-Bohlig**

**Helmut Wilhelm (Amberg)**

**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**

