

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Franziska Eichstädt-Bohlig, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/11293 –

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 kosteneffizientes, 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-sharing) 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.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 11. August 1998 übermittelt.

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

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?

Nach Auffassung der Bundesregierung sind alle Grundsatzfragen im Bereich des Car-sharing geklärt. Es ist nun Aufgabe des Marktes, die sich aus neuen Entwicklungen ergebenden Möglichkeiten zu nutzen und zusätzliche Märkte zu gewinnen. Die zitierte Studie aus dem Jahre 1994 wurde im übrigen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und nicht im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erstellt.

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?

Als Marktpotential wird die obere Grenze der Aufnahmefähigkeit eines Marktes verstanden. Die Zahl ist daher nicht mit einer Prognose der zahlenmäßigen Entwicklung der Car-sharing-Nutzer zu verwechseln. Auch die Marktpotentiale für den ÖPNV, für den Fahrradverkehr oder die Fortbewegung zu Fuß liegen jeweils weit über den tatsächlichen Anteilen und realistischen Erwartungen.

Die Car-sharing-Organisationen selber hatten gegenüber den Autoren der Studie einen Zuwachs der Car-sharing-Nutzer bis zum Jahr 2000 auf 60 000, in den Städten mit vorhandenem Car-sharing-Angebot und bei Angebotsausweitung durch kräftige Unterstützung der Kommunen ein Anwachsen der Teilnehmerzahl auf bis zu 225 000 unterstellt. Offensichtlich ist die Bereitschaft der Bürger zu Änderungen ihres Mobilitätsverhaltens zu optimistisch eingeschätzt worden.

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?

Vergleiche Antwort zu Frage 1.

4. Inwiefern ist die Bundesregierung daran interessiert, verstärkt neue Ansätze zur Verbreitung von Car-sharing durch geeignete Pilotprojekte zu fördern?

Die Bundesregierung hat verschiedentlich deutlich gemacht, daß eine finanzielle und/oder organisatorische Unterstützung von privaten Car-sharing-Projekten für sie nicht in Frage kommt.

Die Gründung und der Betrieb von Car-sharing-Organisationen ist keine staatliche Aufgabe. Die wirtschaftlichen Risiken müssen von den Unternehmen selber getragen werden. Auch die Marketingarbeit obliegt den Car-sharing-Organisationen selber. Sie kann allerdings wirksam von den Kommunen durch das Bereitstellen geeigneter Stellplätze unterstützt werden.

5. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll und notwendig, das Bau-recht 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?
- a) Die Genehmigung von Neubauprojekten auch größerer Wohnanlagen vollzieht sich nach den Bauordnungen der Länder. Es besteht daher keine Kompetenz des Bundesgesetzgebers, diese Genehmigung nach Landesrecht mit einer Prüfaufgabe zu versehen.
- b) Die von den Kommunen aufzustellenden Bauleitpläne sollen eine geordnete städtebauliche Entwicklung, eine dem Allgemeinwohl entsprechende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten und dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln. Dabei sind u. a. neben den Belangen des Umweltschutzes auch die Belange des Verkehrs zu berücksichtigen. Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden (§ 1 Abs. 5 BauGB).

Soweit eine Kommune es für notwendig erachtet, im Rahmen der Bauleitplanung für ein Wohngebiet ein Car-sharing-System einzubeziehen, kommt die Festsetzung einer Fläche für Gemeinschaftsanlagen im Bebauungsplan in Betracht. Erforderlich sind hierfür indes immer städtebauliche Gründe (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB). Gesetzesänderungen oder -ergänzungen bedarf es nicht.

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?

Der Bundesregierung ist selbstverständlich bekannt, welche Kosten die staatlichen Fuhrparks verursachen.

Die Bundesverwaltung verfügt nur über eine begrenzte Anzahl von Fahrzeugen, deren Auslastungsgrad zudem sehr hoch ist.

Deshalb können diese Fahrzeuge nicht noch in eine Car-sharing-Organisation eingebracht werden.

Im übrigen haben die Mitarbeiter der Bundesbehörden grundsätzlich bei Dienstreisen den öffentlichen Personenverkehr in Anspruch zu nehmen.

7. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen über Kosteneinsparpotentiale, 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?

Im Bereich der Ministerien hat eine Untersuchung durch ein externes Beratungsunternehmen bei den Fahrbereitschaften Einsparpotentiale ergeben. Der Lenkungsausschuß Verwaltungsorganisation hat entsprechend diesem Ergebnis eine mittelfristige Reduzierung bzw. weitgehende Einstellung der Fahrbereitschaften beschlossen; deshalb sind diesbezügliche Untersuchungen zum Car-sharing auch entbehrlich. Insoweit wird auf den Ersten Bericht und Fortschreibung des Aktionsprogramms zur weiteren Steigerung von Effizienz und Wirtschaftlichkeit der Bundesverwaltung (Drucksache 13/9980) verwiesen.

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

Da, wie in Antwort zu Frage 7 erläutert, die Einstellung der Fahrbereitschaften beschlossen wurde, ergeben sich durch Car-sharing keine weiteren Einsparpotentiale.

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

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, diese Hindernisse zu beseitigen?

Aufgrund der Einstellung der Fahrbereitschaften stellt sich diese Frage derzeit für die Bundesregierung nicht.

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?

Vorbildliche Lösungen können stets zur Vorbereitung einer guten Idee erheblich beitragen. Solange konkrete Ansätze für eine Car-

sharing-Modellstadt nicht erkennbar sind, stellt sich aber die Frage der Bereitschaft zur Unterstützung eines solchen Vorhabens für die Bundesregierung nicht.

11. Welche steuerlichen und rechtlichen Gründe stehen einer breiten Nutzung von Car-sharing in der gewerblichen Wirtschaft entgegen? Verfolgt die Bundesregierung Strategien, um diese Hindernisse auszuräumen, und wenn ja, welche sind dies?

Der Bundesregierung sind steuerliche Gründe, die einer breiten Nutzung des Car-sharing in der gewerblichen Wirtschaft entgegenstehen würden, nicht bekannt. Es gelten für die steuerliche Behandlung die allgemeinen Regelungen, z. B. im Hinblick auf den Abzug von Kfz-Aufwendungen als Betriebsausgaben oder die Zuordnung zum Betriebsvermögen. Car-sharing-Modelle werden dadurch im Vergleich zum Erwerb bzw. Leasing eines Kfz weder bevorzugt noch benachteiligt.

Auch für die lohnsteuerrechtliche Behandlung ergeben sich keine Besonderheiten. Stellt z. B. ein Unternehmen seinen Arbeitnehmern im Rahmen eines Car-sharing-Modells Kfz zur privaten Nutzung zur Verfügung, so ist der dadurch bedingte Nutzungsvorteil nach den allgemeinen Regelungen dem Lohnsteuerabzug zu unterwerfen.

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

Zum Umweltverbund gehören die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV), der Fahrrad- und Fußgängerverkehr, so daß Car-sharing kein Bestandteil des Umweltverbundes darstellt.

Car-sharing bildet jedoch einen Baustein der umweltfreundlichen Mobilitätsdienstleistung, da es das Angebot des ÖV sinnvoll ergänzt und erhebliche Potentiale zur Entlastung der Umwelt im Verkehrsbereich bietet. Auch der Beschluß der 48. Umweltministerkonferenz (UMK) vom 4./5. Juni 1997, ein Verfahren zur Vergabe des Umweltzeichens (UZ) für Car-sharing einzuleiten, trägt dieser Tatsache Rechnung. Im Rahmen der Vergabegrundlage des UZ werden u. a. auch technische Anforderungen an Neufahrzeuge definiert, die im Hinblick auf Abgase und Lärm besonders geringe Emissionen und in ihrer Kategorie den jeweils niedrigsten Kraftstoffverbrauch (und damit CO₂-Emissionen) aufweisen.

13. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, eine nachhaltige Mobilität durch neue und professionelle Mobilitätsdienstleistungen – wie beispielsweise Car-sharing – zu fördern? Wenn ja, mit welchen Strategien kann dies aus Sicht der Bundesregierung erreicht werden?

Die Bundesregierung hat ihre ideelle Unterstützung des Car-sharing-Gedankens immer wieder zum Ausdruck gebracht, aber zugleich verdeutlicht, daß sie als wichtigste Fördermöglichkeit die Bereitstellung von Car-sharing-Abstellplätzen durch die Kommunen sieht. Die Vorzüge des Systems – jedenfalls für viele Privatanutzer – werden nach Auffassung der Bundesregierung längerfristig auch für eine größere Verbreitung sorgen. Einer zusätzlichen staatlichen Förderung durch die Bundesregierung bedarf es nicht.

