

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, Tabea Rößner, Oliver Krischer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

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

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
6. Welche verkehrspolitischen Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der wachsenden Nachfrage nach Carsharing-Angeboten in Deutschland?
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?
8. Hat die Bundesregierung die Absicht, den Trend zu mehr Carsharing zu fördern, und wenn ja, durch welche Maßnahmen wird sie diese Absicht verwirklichen?
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?
10. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der 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 förderwürdigen Projekte ausgewählt?
12. Welche zukunftsweisenden Projekte an der Schnittstelle zwischen ÖPNV, Carsharing und Fahrrad wurden seit dem Jahr 2014 seitens der Bundesregierung gefördert?
13. Welche Maßnahmen und Modellvorhaben plant die Bundesregierung zum Carsharing im ländlichen Raum und seinen Verknüpfungen mit dem ÖPNV?
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?
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?
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?
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?
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 Car-sharing-Modelle auf Basis sogenannter stationsbasierter Angebote?
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?
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?
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?
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?
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?
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?
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)?
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?
29. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung Halteverbote mit der Ausnahme-Kennzeichnung „Carsharing-Unternehmen frei“ ohne Stellplatzsicherung für einen bestimmten Anbieter, wie sie die Stadt Berlin praktiziert, 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?
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)?
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 stationsungebundenes Carsharing geben soll?
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)?
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?
37. Welche Auswirkungen auf den ÖPNV und seine Nutzerzahlen hat nach Auffassung der Bundesregierung Carsharing auf Basis einer anbieterspezifischen Ausweisung von Carsharing-Stationen?
38. Welche Potenziale hat aus Sicht der Bundesregierung Carsharing, um den von der Bundesregierung gewünschten Markthochlauf der Elektromobilität zu unterstützen?
39. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung für Carsharing in kleineren Orten (unter 10 000 Einwohnern)?

Berlin, den 24. Februar 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**