

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Lisa Badum, Matthias Gastel, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Der Beitrag von Carsharing und Rideselling im Mobilitätsmix der Zukunft II

Anfang 2019 erreichten Carsharing-Anbieter in Deutschland eine neue Bestmarke mit 2,46 Millionen Nutzerinnen und Nutzern (+16 Prozent im Vergleich zu 2018). Die Zahl der Fahrzeuge stieg um 12,5 Prozent auf 20 200 Fahrzeuge (vgl. <https://www.automobilwoche.de/article/20190220/NACHRICHTEN/302209952/carsharing-bilanz---neue-nutzer-in-deutschland#:~:text=Januar%20%2C46%20Millionen%20Nutzer,Plus%20von%2016%2C6%20Prozent.9>). Auch Rideselling oder auch Ridepooling genannt, nimmt weiter an Fahrt auf. Moia in Hamburg, BerlKönig in Berlin und Clever Shuttle in gleich mehreren deutschen Großstädten gehören längst zum Straßenbild dazu.

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. Unter dieser Voraussetzung können Carsharing- oder Rideselling-Anbieter nach Auffassung der Fragesteller einen positiven ökologischen Nutzen aufweisen.

Mittlerweile stoßen immer mehr Ridepooling-Anbieter an die im Personenbeförderungsgesetz verankerte Grenze der Experimentierklausel von vier Jahren (vgl. § 2 Absatz 7 des Personenbeförderungsgesetzes – PBefG) und es droht die Einstellung des Fahrbetriebs, da die Novelle des PBefG trotz Findungskommission im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weiter auf sich warten lässt. Darüber hinaus hat die Carsharing- wie auch die Ridepooling-Branche im Zuge der Corona-Krise aufgrund der geltenden Ausgeh- und Abstandsregelungen einen massiven Einbruch erfahren (<https://taz.de/Carsharing-in-der-Corona-Krise!/5677719/>). Auch ist nicht klar, ob einige Projekte in den kommenden Jahren weitergeführt werden können, da der coronabedingte Konjunkturerinbruch viele Modellprojekte, ob bei den Kommunen oder privaten Unternehmen, unter einen Finanzierungsvorbehalt stellt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der Zulassungen von stationsgebundenen und stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeugen seit Beginn der Erhebung durch das Kraftfahrtbundesamt in Deutschland entwickelt (bitte jeweils nach Städten, Jahren und Fahrzeugtyp auflisten)?

2. Wie viel Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge fahren nach Kenntnis der Bundesregierung rein elektrisch?
3. Wie viel Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge fahren nach Kenntnis der Bundesregierung mit Hybridtechnologie?
4. Hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt die Zahl der Fahrzeuge pro Haushalt zwischen 2009 und 2019 verändert, und wenn ja, wie (bitte nach Bundesländern und den 79 Großstädten in Deutschland auflisten)?
5. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Bürgerinnen und Bürger jährlich ihr eigenes Fahrzeug abschaffen und auf Carsharing umsteigen, insbesondere unter Berücksichtigung der von ihr aufgeführten Erhebungen in der Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 19/5795?
 - a) Wenn ja, wie ist die konkrete Entwicklung seit Anfang der Erhebung?
 - b) Plant die Bundesregierung, hierzu weitere Erhebung durchzuführen?
6. Erhebt das Kraftfahrt-Bundesamt auch die Zulassung von Ridepooling-Fahrzeugen, und wenn ja, wie hat sich die Zahl seit Beginn der Erhebung verändert, bzw. wenn nein, plant die Bundesregierung, diese Zahl ebenfalls zu erheben?
7. Welches Potenzial erschließt sich nach Ansicht der Bundesregierung durch neue Angebote des Ridesellings bzw. Ridepoolings 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?
 - a) Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung bezüglich ihrer zu den Fragen 7 und 8 auf Bundestagsdrucksache 19/5795 gekommen?
 - b) Plant die Bundesregierung, darüber hinaus weitere Studien in Auftrag zu geben?
8. Plant die Bundesregierung, experimentelle Rideselling-Projekte im ländlichen Raum bis 2030 zu ermöglichen und zu fördern, und wenn ja, inwiefern, und mit welchen Bundesmitteln?
9. Gibt es bereits einen konkreten Zeitplan für die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, und wenn ja, wie sieht dieser konkret aus?
10. Hat die Bundesregierung Pläne, um sicherzustellen bzw. kontrollierbar zu machen, dass Ridepooling-Angebote das tatsächliche Gebiet anfahren und mit ihrem Dienst abdecken für das sie eine Genehmigung erhalten?
11. Wie begründet die Bundesregierung, dass, in den den Fragestellern bekannten Eckpunkten der Findungskommission zum Personenbeförderungsgesetz, für Poolingverkehre, die nicht Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind, keine Beförderungspflicht vorgesehen ist und damit nicht sichergestellt ist, dass eine Diskriminierung von Kundinnen und Kunden ausgeschlossen werden kann?
12. Wie viele Personen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in der Carsharing- und Ridepooling-Branche beschäftigt, und wie hat sich diese Zahl im Zeitraum von 2009 bis 2019 entwickelt?

13. Wie viele Personen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in der Automobilindustrie beschäftigt, und wie hat sich diese Zahl im Zeitraum von 2009 bis 2019 entwickelt?

Berlin, den 31. August 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

