

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu Antrag der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Markus Tressel,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/25007 –

**Teilen als Prinzip der Mobilität von morgen verankern – Rechtliche
Grundlagen für neue Sharing-Angebote verbessern**

A. Problem

Die Antragsteller vertreten die Auffassung, dass in Deutschland Mobilität als individuelle Dienstleistung mit geteilten Fahrzeugen (Shared Mobility) seit Jahren politisch vernachlässigt werde. Der Deutsche Bundestag solle daher die Bundesregierung auffordern, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der das Carsharinggesetz zu einem Sharinggesetz für alle Mobilitätsdienste (z. B. Bikesharing, Scootersharing, Ridepooling) weiterentwickelt. Dem Gesetzentwurf solle ein Leitkonzept für die städtische Mobilität vorangestellt werden. Der Antrag fordert weiterhin Anpassungen der Straßenverkehrsordnung, die Förderung von Sharing-Angeboten im ländlichen Raum und die steuerliche Förderung von Sharing-Dienstleistungen.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/25007 abzulehnen.

Berlin, den 9. Juni 2021

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Thomas Jarzombek
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Thomas Jarzombek

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/25007** in seiner 199. Sitzung am 10. Dezember 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller vertreten die Auffassung, dass in Deutschland Mobilität als individuelle Dienstleistung mit geteilten Fahrzeugen (Shared Mobility) seit Jahren politisch vernachlässigt werde. Vom ersten Referentenentwurf bis zur Verabschiedung des Carsharinggesetzes habe es zehn Jahre gedauert. Ein Konzept für moderne Mobilitätsdienstleistungen und ihren Beitrag für das Erreichen der Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele fehle bis heute. Dabei könne insbesondere im Zusammenspiel mit dem klassischen Bus- und Bahnsystem Shared Mobility attraktive Optionen für „öffentliche individuelle Mobilität“ schaffen. Der Deutsche Bundestag solle daher die Bundesregierung auffordern, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der das Carsharinggesetz zu einem Sharinggesetz für alle Mobilitätsdienste (z. B. Bikesharing, Scootersharing, Ridepooling) weiterentwickelt, wobei eine Reihe von Aspekten berücksichtigt werden sollen. In das Gesetz solle auch die Einführung eines digitalen Mobilpasses integriert werden. Dem Gesetzentwurf solle ein Leitkonzept für die städtische Mobilität vorangestellt werden, das z. B. verbesserte Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr als Vorgabe und die Potentiale von Sharing konkret benenne. Der Antrag fordert weiterhin Anpassungen der Straßenverkehrsordnung, die Förderung von Sharing-Angeboten im ländlichen Raum und die steuerliche Förderung von Sharing-Dienstleistungen.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 19/25007 in seiner 122. Sitzung am 9. Juni 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag auf Drucksache 19/25007 in seiner 114. Sitzung am 9. Juni 2021 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, das Ziel des Antrags, Shared Mobility zu fördern, werde von ihr geteilt, zumal beim Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge auch Emissionen reduziert würden. Die Zielsetzung, die Mobilität durch Ausweitung der Sharing-Angebote auch im ländlichen Raum zu verbessern, teile sie ebenfalls. Sie glaube aber nicht, dass man der Problematik durch eine gesetzliche Regelung Rechnung tragen könne. Bei den Anbietern handle es sich häufig um Startup-Unternehmen, die einen plausibel finanzierten Business Case bräuchten. Es sei daher sinnvoller, darauf hinzuwirken, dass diese Business Cases auch funktionierten. Bei einer gesetzlichen Regelung, wie sie die Antragsteller forderten, laufe man Gefahr, dass die vorhandenen Anbieter sich aus Deutschland zurückzögen, was einen Rückschritt für die Mobilität bedeuten würde. Zahlreiche Angebote hätten weiterhin zur Grundlage, dass es eine Endkundenschnittstelle gebe. Die Reduzierung von Parkmöglichkeiten zugunsten von Sharing-Angeboten halte sie nur dort für sinnvoll, wo es eine Nachfrage nach Sharing-Angeboten gebe. Die Forderung im Zusammenhang mit dem Mobilpass berge die Gefahr, Anbieter zu verlieren, wenn diese die geforderten Daten offenlegen müssten. Das sei – gerade im Falle kleinerer Startup-Unternehmen – auch unangemessen. Im Falle dominanter großer Anbieter biete das Wettbewerbsrecht ausreichende Instrumente.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, Carsharing gebe es in Deutschland seit über 30 Jahren – und zwar eigenwirtschaftlich. Sharing werde kontinuierlich und sogar zunehmend nachgefragt und bedürfe nahezu keiner Förderung. Der Antrag sei durchaus hilfreich. Bei der Verabschiedung des letzten Carsharing-Gesetzes sei man auf Schwierigkeiten gestoßen. Man habe seinerzeit die Vorstellung gehabt, Carsharing im Straßenverkehrsrecht zu situieren. Das sei aber an der Auffassung gescheitert, dass das Straßenverkehrsrecht privilegienfeindlich sei. Nun finde sich das Carsharing im Straßenrecht als Sondernutzung. Zu den Forderungen in Bezug auf das Steuerrecht sei anzumerken, dass die im Antrag genannte Vorschrift des § 7c EStG einer beihilferechtlichen Prüfung unterzogen werde und die Anwendung der Vorschrift des § 7g EStG bereits möglich sei. Das Personenbeförderungsgesetz habe die Basis für bestimmte Möglichkeiten von Sharing ebenfalls geschaffen. Sie sei – anders als die Fraktion der CDU/CSU – wie die Antragsteller der Meinung, dass Mobilitätsdaten nicht vollständig im Bereich der Unternehmen verbleiben dürften, sondern auch offengelegt werden sollten.

Die **Fraktion der AfD** betonte, sie lehne das Modell des Sharings keineswegs grundsätzlich ab. Der Antrag zeige aber aus ihrer Sicht ein zu großes Maß an staatsplanerischer Verkehrssteuerung. Inwieweit Städte und Kommunen auf bestimmte Verkehrsmittel setzten, wolle sie lieber den dort handelnden Akteuren überlassen. Das Prinzip des Sharings werde im Antrag einseitig und verkürzt dargestellt. So seien die E-Scooter seitens der Bundesregierung und auch von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „gehyppt“ worden. Nach zwei Jahren sei aber als Zwischenfazit festzustellen, dass eine große Zahl der Bürger diese Fahrzeuge ablehne, die häufig nach kurzer Zeit als Elektromüll in der Landschaft landeten. Schwere Unfälle und ungeklärte Entsorgungsfragen beschäftigten viele Städte und Kommunen. Zudem orientierten sich Sharing-Konzepte überwiegend an einer tendenziell jugendlichen und städtischen Bevölkerung und ließen ältere und auch ärmere Personen sowie den ländlichen Raum außer Acht. Für große Teile der Gesellschaft werde weiterhin der motorisierte Individualverkehr unverzichtbar sein. Eine steuerliche Bevorzugung von Sharing-Konzepten lehne sie ab.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, der Antrag diene gar nicht dazu, Sharing-Dienste besser zu machen oder den Menschen mehr Sharing anzubieten, sondern eigentlich gehe es den Antragstellern darum, den motorisierten Individualverkehr aus den Innenstädten zu entfernen. Auch sie sei der Auffassung, dass man über die Gestaltung der Innenstädte neu nachdenken müsse, um deren Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Entfernung des Pkw-Verkehrs aus den Innenstädten allein erhöhe aber nicht deren Attraktivität. Würde den Forderungen des Antrags entsprochen, stellte dies viele Sharing-Dienste vor große Probleme, weil sie ihre Geschäftsgeheimnisse offen legen müssten. Staatliche Unternehmen wie die Deutsche Bahn AG sollten diese Forderungen nach Datentransparenz erfüllen, bevor man Startups damit konfrontiere. Die Einführung eines Mobilpasses lehne sie ab. Das sei ein privatwirtschaftliches Thema, das auch privatwirtschaftlich gelöst werden müsse. Sie unterstütze das Konzept des Sharing, aber nicht in der in diesem Antrag enthaltenen Form.

Die **Fraktion DIE LINKE**. kritisierte, der Antrag betone zwar die Chancen, die durch Mobilitätsformen wie Carsharing, Ride Pooling und Nutzung von E-Scootern entstünden, treffe aber keine Aussagen zu deren Risiken. Der Antrag beinhalte ein völlig unkritisches „Loblied auf das Teilen“, als würde es die Debatte um Anbieter wie Uber etc. gar nicht geben. Sie habe den Eindruck, die Antragsteller hätten noch nie etwas von „Plattformkapitalismus“ gehört, bei dem die Anbieter, für die der Umweltschutz irrelevant sei, unter dem Deckmantel des Gemeinwohls Profite machen wollten. Soweit der Antrag Bedingungen für das Sharing nenne, blieben diese meist unkonkret. Da, wo sie konkret seien, seien sie aus ihrer Sicht falsch. Sie könne nicht nachvollziehen, dass eine Partei, die sich den Umweltschutz auf die Fahne geschrieben habe, Anbieter wie Uber und Moia steuerlich fördern wolle. Nicht nachvollziehen könne sie auch das im Antrag enthaltene undifferenzierte Einfahrverbot für alle Fahrzeuge, die nicht dem Sharing dienten. Sharing sei nicht per se besser, sondern leiste nur dann einen positiven Beitrag, wenn die Konzepte zu insgesamt weniger Verkehr auf der Straße führten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, mit dem Antrag wolle sie das Sharing nach vorne bringen. Offenbar falle es den Koalitionsfraktionen inhaltlich schwer, ihre Ablehnung zu begründen. Sie habe einzelne Punkte herausgehört, mit denen man sich auseinandersetzen müsse, z. B. wie man ein Mobilitätsdatenregime gestalten könne. Hier habe die EU Vorgaben gemacht, die allerdings in erster Linie die öffentliche Hand bzw. öffentliche Unternehmen träfen. Finnland zeige, was alles möglich sei, ohne dass die Marktwirtschaft Schaden nehme. Dass die Fraktion DIE LINKE. gegen das Teilen sei, finde sie erstaunlich. Sie fordere den Vergleich zwischen dem motorisierten Individualverkehr mit dem eigenen Fahrzeug und einem geteilten Fahrzeug. Vor

diesem Hintergrund wolle sie das geteilte Fahrzeug, das mehr Personen nutzen, fördern. Das gelte auch in steuerlicher Hinsicht. Verkehrspolitik sei Angebotspolitik. Man müsse erreichen, dass auch im ländlichen Raum mehr Sharing-Angebote gemacht würden. Man müsse von der Einordnung des Sharing als Sondernutzung wegkommen.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags.

Berlin, den 9. Juni 2021

Thomas Jarzombek
Berichtersteller

