

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwicklung von Sharing-Angeboten in Deutschland

Das Teilen und die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen erfreut sich in Deutschland einer rasant wachsenden Beliebtheit und Nachfrage. Seit 2017 schreibt das bundesweite Carsharinggesetz eine besondere Kennzeichnung von Carsharing-Fahrzeugen vor und erlaubt es Kommunen und Straßenverkehrsbehörden, eine Bevorrechtigung dieser Fahrzeuge beim Parkraummanagement zu erlassen.

Indessen sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für E-Scooter und Bike-sharing-Angebote sowie die Ausweisung spezieller gesicherter Abstellzonen für diese Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum immer noch nicht transparent geregelt, sodass eine einheitliche Regulierung durch Kommunen noch nicht möglich ist. Einige Städte behelfen sich aufgrund der Vielzahl an Sharing-Angeboten mit improvisierten freiwilligen Selbstverpflichtungen der Branche oder durch die Ausweisung einer Sondernutzungserlaubnis. In der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO), die 2019 auf den Weg gebracht wurde, ist eine Formulierung zu Bestimmungen für E-Scooter wieder herausgestrichen worden, sodass bis heute kein bundesweiter Regulierungsrahmen besteht (<https://bernstein-group.com/de/2020/03/02/was-staedte-aus-der-der-sondernutzung-fuer-e-scooter-lernen-koennen/>).

In vielen Städten werden Sharing-Dienstleistungen ohne Genehmigungen angeboten, weil keine rechtliche Klarheit darüber besteht, ob diese Angebote über den Gemeingebrauch hinausgehen, und somit Sondernutzungsregelungen aufgestellt werden können. Den Evaluationsbericht über die Auswirkungen von Elektrokleinstfahrzeugen auf die Verkehrssicherheit, der wertvolle Erkenntnisse liefern soll, wie diese Dienste zukünftig besser reguliert werden können, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bisher unveröffentlicht gelassen, obwohl das Ministerium im Februar bestätigt hatte, dass der Bericht ihnen bereits vorliegt (Bundestagsdrucksache 19/19211).

Aus Sicht der Fragesteller braucht es einen Rahmen, der dazu führt, dass Kommunen diese Angebote dahingehend regulieren können, dass sie einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Anzahl von Sharing-Fahrzeugen nach Kenntnis der Bundesregierung (geteilte Autos, Elektroroller, E-Scooter, Fahrräder sowie Autos für Ridesharing) in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte jeweils nach Fahrzeugtyp, Jahren und Ortsgröße – Klein, Mittel- und Großstädte sowie ländlicher Raum – aufführen)?

2. In wie vielen Kommunen deutschlandweit unterliegen nach Kenntnis der Bundesregierung E-Scooter-Sharing-Anbieter einer freiwilligen Selbstverpflichtung (bitte Kommunen auflisten)?
3. Welche Kommunen haben nach Kenntnis der Bundesregierung Abstellzonen für E-Scooter oder Bike-Sharing-Angebote eingeführt, um diese regulieren zu können (bitte Kommunen auflisten)?
4. Wie viele Ordnungswidrigkeiten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung deutschlandweit durch Nutzerinnen und Nutzer von E-Scooter-Sharing-Angeboten von Ordnungsbehörden festgestellt bzw. geahndet (bitte nach Art des Verstoßes und Monaten seit 1. Januar 2019 auflisten)?
5. Aus welchem Grund hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den ersten Zwischenbericht zur Begleitung der Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr noch nicht veröffentlicht, obwohl dieser laut Leistungsbeschreibung des Forschungsauftrags durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bereits seit dem vierten Quartal 2020 vorliegen müsste, und wann plant das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Veröffentlichung des Zwischenberichts?
6. Mit welcher Begründung hat die Bundesregierung darauf verzichtet, einen bundesweiten Regulierungsrahmen für Sharing-Dienstleistungen zu schaffen?
7. Welche anhaltenden Probleme sind der Bundesregierung im Zusammenhang mit Sharing-Dienstleistungen bekannt?
8. Welche Vorteile und Nachteile sieht die Bundesregierung in Bezug auf Sharing-Angebote – aus ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Perspektive?
9. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass Sharing-Angebote eine sinnvolle Ergänzung zu bestehenden Mobilitätsangeboten darstellen und nicht zu einem höheren Verkehrsaufkommen auf der Straße führen?
10. Wie hat sich die Zahl der Zulassungen von stationsgebundenen und stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeugen im Zeitraum vom 1. Juli 2018 bis heute entwickelt (bitte jeweils nach Städten, Jahren und Fahrzeugtyp auflisten)?
11. Wie viel Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge fahren nach Kenntnis der Bundesregierung rein elektrisch ?
12. Wie viel Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge fahren nach Kenntnis der Bundesregierung mit Plug-in Hybrid-Technologie?
13. Wie viele Stellplätze sind derzeit deutschlandweit nach Kenntnis der Bundesregierung für Carsharing-Fahrzeuge reserviert (bitte nach stationsbasiertem und stationsunabhängigem Carsharing und jeweiligen Kommunen auflisten)?
14. Wie viele Kommunen gewähren nach Kenntnis der Bundesregierung Befreiungen oder Ermäßigungen von Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge (bitte nach stationsbasiertem und stationsunabhängigem Carsharing und jeweiligen Kommunen auflisten)?
15. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Bürgerinnen und Bürger jährlich ihr eigenes Fahrzeug abschaffen und auf Carsharing umsteigen?
 - a) Wenn ja, wie ist die konkrete Entwicklung seit Anfang der Erhebung?
 - b) Wenn nicht, plant die Bundesregierung, hierzu eine Erhebung durchzuführen?

16. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Mehrwert des Einsatzes von Car- und Ridesharing-Angeboten ausschließlich in Innenstadtbezirken mit guter bis sehr guter Verkehrsanbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)?
17. Mit welchen Sharing-Anbietern hat die Deutsche Bahn AG in welchen Städten Kooperationen?
 - a) Hat die DB AG diese Kooperationen evaluiert, und was ist das Ergebnis?
 - b) Plant die DB AG, diese Kooperationen auszuweiten (wo, mit welchen Anbietern, in welchem Ausmaß), und wenn nein, warum nicht?
 - c) Wie viele Kundinnen und Kunden der DB AG nutzten in den Jahren 2017 bis 2021 (bisher) die Angebote der DB AG in Kombination mit Sharing-Angeboten?

Berlin, den 22. Juni 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

