

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/31187 –**

Entwicklung von Sharing-Angeboten in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Bikesharing-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-s-ondernutzung-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.

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)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

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)?
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)?

Die Fragen 2, 3, 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Informationen vor. Die Ausführung und Anwendung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften obliegt den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Länder unterliegen keiner Berichtspflicht gegenüber dem Bund.

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)?

Der Bundesregierung sind nur die im Fahreignungsregister (FAER) erfassten Verkehrsordnungswidrigkeiten und Verkehrsstraftaten bekannt, die unmittelbar die Verkehrssicherheit beeinträchtigen und deshalb in Anlage 13 zu § 40 der Fahrerlaubnisverordnung abschließend bezeichnet sind. Eine Speicherung bzw. Erfassung aller festgestellten Verkehrsverstöße findet im FAER nicht statt. Die Überwachung und Verfolgung von Verkehrsverstößen obliegen ausschließlich den Ländern. Es besteht keine Erfassungs- bzw. Meldepflicht an den Bund.

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?

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) wird von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über einen Zeitraum von drei Jahren nach dem Inkrafttreten wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Dabei stehen in Bezug auf die Verkehrssicherheit unter anderem folgende Aspekte im Fokus: aktuelles Unfallgeschehen in Deutschland, vertiefte Unfallursachenanalyse und Analyse der Verletzungsmuster sowie Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern insbesondere Kindern, mobilitätseingeschränkten Personen und Senioren. Untersucht werden außerdem Fragen zum Verkehrsablauf, zum Nutzerverhalten, zu Nutzermerkmalen und zur persönlichen Schutzausrüstung.

Basierend auf den Ergebnissen der wissenschaftlichen Begleitung wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die eKFV hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Zielsetzung und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit überprüfen und gegebenenfalls bis zum 1. September 2023 einen Vorschlag für die Änderung dieser Verordnung vorlegen.

Die grundsätzliche Form der Evaluierung der eKFV ist in der Begründung zur Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Bundesrat-Drucksache 158/19) festgelegt und in der Leistungsbeschreibung FE 77.0522/2019 „zur wissenschaftlichen Begleitung der Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr“ detailliert ausgeführt. Demnach sind dem BMVI im Rahmen der Dokumentation der wissenschaftlichen Begleitung Zwischenberichte vorzulegen. Den ersten Zwischenbericht hat die BASt Ende 2020 vorgelegt.

Da die Datengrundlage aufgrund der bisher kurzen Laufzeit des Forschungsprojektes noch nicht repräsentativ ist, sind vor einer Veröffentlichung weitere Ergebnisse aus dem laufenden Forschungsprojekt abzuwarten. Der zweite Zwischenbericht soll Ende 2021 vorgelegt werden.

6. Mit welcher Begründung hat die Bundesregierung darauf verzichtet, einen bundesweiten Regulierungsrahmen für Sharing-Dienstleistungen zu schaffen?

Bund und Länder haben Lösungsansätze zur Problematik rechtswidrig abgestellter Elektrokleinstfahrzeuge und Sharing-Fahrräder erörtert. Hierzu von der Bundesregierung vorgeschlagene Änderungen der Rechtslage im Rahmen der StVO-Novelle vom 20. April 2020 erhielten keine Mehrheit im Bundesrat.

Zwischenzeitlich liegt mit dem Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 20. November 2020 – 11 B 1459/20 – eine weiterführende Entscheidung für Sharing-Fahrräder vor. Danach sind die Behörden der Länder befugt, das Anbieten von Sharing-Fahrrädern vom Vorliegen einer Erlaubnis, die mit Maßgaben verbunden werden kann, abhängig zu machen. Diese Maßgaben sind nach Auffassung des BMVI auch auf Elektrokleinstfahrzeuge übertragbar; bereits die Anwendung dieser Maßgaben durch die Behörden vor Ort bewirkt eine angemessene Regulierung von Sharing-Dienstleistungen.

7. Welche anhaltenden Probleme sind der Bundesregierung im Zusammenhang mit Sharing-Dienstleistungen bekannt?

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Informationen vor.

8. Welche Vorteile und Nachteile sieht die Bundesregierung in Bezug auf Sharing-Angebote – aus ökologischer, wirtschaftlicher und sozialer Perspektive?

Sharing-Angebote bieten eine zusätzliche Möglichkeit, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu erfüllen. Insbesondere in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsangeboten können sie einen Beitrag dazu leisten, den Menschen eine Mobilität unabhängig vom eigenen Auto zu bieten, indem sie das Nahverkehrsangebot ergänzen. Damit diese Vorteile der Sharing-Angebote zum Tragen kommen, müssen die Kommunen die Rahmenbedingungen vor Ort dementsprechend ausgestalten.

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?

In Deutschland liegt die städtische Verkehrsplanung in der Zuständigkeit der Länder und Kommunen. Jede Kommune ist selbst dafür verantwortlich, durch eine nachhaltige Verkehrsplanung für eine lebenswerte Stadt zu sorgen.

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?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Informationen vor. Belastbare Auswertungen dazu können auch vom Kraftfahrt-Bundesamt nicht vorgenommen werden.

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?

Die Fragen 15 bis 15b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Informationen vor. Eine Erhebung ist nicht geplant.

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)?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse hierzu vor. Die Zuständigkeit für die städtische Verkehrsplanung sowie den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) liegt bei den Ländern und Kommunen.

17. Mit welchen Sharing-Anbietern hat die Deutsche Bahn AG in welchen Städten Kooperationen?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) erbringt sie eigene Sharing-Angebote und kooperiert mit Dritten. Das eigene Sharing-Angebot umfasst Bedarfsverkehre (ioki, Clever-Shuttle), Bikesharing (Call a Bike) und eine Carsharing-Plattform (Flinkster). Sharing-Angebote in Form von Kooperationen der DB AG mit Dritten existieren in drei unterschiedlichen Arten:

- über die Anbindung an die DB-Plattform für Alltagsmobilität (Mobimeo),
- über die Bereitstellung von Flächen an Bahnhöfen sowie
- über die DB Regio AG und ihre Töchter.

Aktuell bestehen Kooperationen mit folgenden Sharing-Anbietern:

- Carsharing: ShareNow, Sixtshare, Miles, stadtmobil;
- Mopedsharing: emmy, Stella, TIER;
- Bikesharing: Call a Bike/RegioRad, Nextbike;
- E-Scootersharing: TIER, VOI;
- Taxi: FreeNow.

Zudem stellt die DB AG an ausgewählten Bahnhöfen Parkflächen für Sharing-Mobilität bereit, um Anschlussmobilität möglichst einfach verfügbar zu machen.

In einigen Fällen kommt es zu Kooperationen im erweiterten Sinne, in denen v. a. innerhalb von Verkehrsverbänden neben der DB Regio AG bzw. ihrer Töchter auch Sharing Anbieter Leistungen erbringen und diese Leistungen vom Verbund gemeinsam vermarktet werden.

- a) Hat die DB AG diese Kooperationen evaluiert, und was ist das Ergebnis?
- 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?

Die Fragen 17a und 17c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist die Stärkung von Kooperationen mit der Branche des öffentlichen Verkehrs und Sharing-Anbietern im Sinne der Strategie „Starke Schiene“ sinnvoll und wurden im angefragten Zeitraum in Deutschland von einer großen Anzahl von Kundinnen und Kunden genutzt. Aufgrund von technischen Gegebenheiten und geltenden Datenschutzbestimmungen sind die Möglichkeiten zu anbieter- bzw. verkehrsmittelübergreifenden Nutzungsanalysen allerdings begrenzt.

- b) Plant die DB AG, diese Kooperationen auszuweiten (wo, mit welchen Anbietern, in welchem Ausmaß), und wenn nein, warum nicht?

Nach eigenen Angaben betreibt die DB AG im Hinblick auf ihre eigenen Angebote die Ausweitung der Bereitstellung bestellter Angebote, d. h. durch Aufgabenträger und Verkehrsverbünde ausgeschriebener und beauftragter Angebote. Das Flinkster-Carsharing-Netzwerk (B2B2C) soll ebenfalls weiter ausgebaut werden. Im Hinblick auf die Kooperation mit Dritten arbeitet die DB AG im Rahmen von Mobimeo an einer stetigen Ausweitung des Angebotes.

