

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelhaar, Stephan Kühn (Dresden), Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/22082 –**

Der Beitrag von Carsharing und Rideselling im Mobilitätsmix der Zukunft II**Vorbemerkung der Fragesteller**

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%202%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 Konjekturteinbruch viele Modellprojekte, ob bei den Kommunen oder privaten Unternehmen, unter einen Finanzierungsvorbehalt stellt.

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)?

Die Zahlen sind den beiden nachstehenden Tabellen zu entnehmen.

Zur Wahrung des Statistikgeheimnisses wurden die Ergebnisse so dargestellt, dass eine Re-Identifikation eines einzelnen Halters ausgeschlossen ist. Daher werden die Werte für die Region bzw. den Pkw-Typ jeweils in getrennten Tabellen aufgeführt. Die Anzahl der Carsharing-Pkw wird nur für die Städte ausgewiesen, in denen am 1. Januar 2019 sowie am 1. Januar 2020 jeweils mindestens drei Carsharing-Unternehmen ansässig waren (Hamburg und Berlin). Bei weniger als drei Unternehmen werden die Pkw dem jeweiligen Bundesland zugeordnet, sofern dieses ebenfalls mindestens drei Unternehmen aufwies. Alle anderen Fahrzeuge werden unter der Rubrik „Sonstiges Bundesgebiet“ aufgeführt.

Neuzulassungen (NZL) von bzw. Bestand (B) an Personenkraftwagen mit dem Wirtschaftszweig "Carsharing" im Juli bis Dezember 2018 (kumuliert), 2019 sowie Januar bis August 2020 (kumuliert) und am 01. Januar der Jahre 2019 und 2020 nach Region

Region	NZL Juli bis Dezember 2018 kumuliert	B 01. Januar 2019	NZL 2019	B 01. Januar 2020	NZL Januar bis August 2020 kumuliert
BADEN-WÜRTTEMBERG	28	30	308	364	281
BAYERN	825	760	1.077	1.640	44
BERLIN	104	116	178	280	76
HAMBURG	1.791	1.785	2.141	2.947	284
HESSEN	423	467	276	739	106
NIEDERSACHSEN	32	35	78	114	13
SACHSEN	51	51	114	75	11
SONSTIGES BUNDESGBIET	2	-	11	13	-
INSGESAMT	3.256	3.244	4.183	6.172	815

Neuzulassungen (NZL) von bzw. Bestand (B) an Personenkraftwagen mit dem Wirtschaftszweig "Carsharing" im Juli bis Dezember 2018 (kumuliert), 2019 sowie Januar bis August 2020 (kumuliert) und am 01. Januar der Jahre 2019 und 2020 nach Segmenten

Segment	NZL Juli bis Dezember 2018 kumuliert	B 01. Januar 2019	NZL 2019	B 01. Januar 2020	NZL Januar bis August 2020 kumuliert
MINIS	1.175	1.196	1.563	2.700	174
KLEINWAGEN	450	454	1.223	1.602	243
KOMPAKTKLASSE	465	461	838	1.178	182
MITTELKLASSE	111	111	11	35	16
OBERE MITTELKLASSE	70	56	10	19	2
OBERKLASSE	13	7	1	6	1
SUVs	311	312	412	483	82
GELÄNDEWAGEN	7	8	10	12	25
SPORTWAGEN	1	1	-	2	-
MINI-VANS	590	591	4	9	7
GROSSRAUM-VANS	26	20	9	15	8
UTILITIES	34	24	99	106	75
SONSTIGE	3	3	3	5	-
INSGESAMT	3.256	3.244	4.183	6.172	815

2. Wie viel Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge fahren nach Kenntnis der Bundesregierung rein elektrisch?

Zum Stand 1. Januar 2020 waren 13,1 Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge rein elektrisch betrieben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

3. Wie viel Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge fahren nach Kenntnis der Bundesregierung mit Hybridtechnologie?

Zum Stand 1. Januar 2020 hatten 1,9 Prozent der zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge einen Hybridantrieb.

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)?

Die Entwicklung der Fahrzeuge pro Haushalt in den einzelnen Bundesländern ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Zum Fahrzeugbestand pro Haushalt in einzelnen Städten liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Personenkraftwagen - Ausstattungsbestand je 100 Haushalte			
Gegenstand der Nachweisung	Anzahl der Personenkraftwagen je 100 Haushalte		
	2008	2013	2018
Deutschland	102,4	105,4	108,1
Baden-Württemberg	114,6	115,3	120,3
Bayern	113,7	116,8	120,2
Berlin	61,4	55,7	55,7
Brandenburg	107,6	111,3	114,8
Bremen	66,7	67,2	72,7
Hamburg	68,2	67,9	69,2
Hessen	110,7	114,3	114,7
Mecklenburg-Vorpommern	95,2	97,7	102,8
Niedersachsen	101,4	107,2	110,9
Nordrhein-Westfalen	101,4	104,0	106,6
Rheinland-Pfalz	119,3	125,2	129,3
Saarland	112,2	123,7	129,0
Sachsen	100,2	104,1	101,0
Sachsen-Anhalt	99,3	101,6	103,3
Schleswig-Holstein	103,4	105,6	108,8
Thüringen	103,9	105,2	113,1

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 aufgeföhrten Erhebungen in der Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 19/5795?
- Wenn ja, wie ist die konkrete Entwicklung seit Anfang der Erhebung?
 - Plant die Bundesregierung, hierzu weitere Erhebung durchzuführen?

In der Studie „Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde u. a. die Nutzung von Carsharing-Angeboten untersucht. Es wird dazu auf den Ergebnisbericht unter www.bmvi.de/mid verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Frage 6 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5795 verwiesen.

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?

Das Kraftfahrt-Bundesamt erhebt keine Informationen zu Ridepooling-Fahrzeugen. Derzeit wird eine solche Erhebung nicht geplant.

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?

Neue benutzerorientierte Mobilitätsdienstleistungen (z. B. On-Demand-Ridepooling) können eine wichtige Funktion an der Schnittstelle zwischen Individualverkehr und ÖPNV erfüllen. Sie bieten Flexibilität bei Fahrzeuggrößen, Ein- und Ausstiegspunkten sowie Abfahrts- und Ankunftszeiten, auch in Randbereichen und zu Randzeiten. Damit können sie das Angebot des ÖPNV-Linienverkehrs ergänzen. Ridepooling kann darüber hinaus auch außerhalb des ÖPNV eine sinnvolle Ergänzung zu bestehenden Verkehrsformen sein. Ob und in welchem Umfang neue benutzerorientierte Mobilitätsdienstleistungen künftig zulässig sind, wird derzeit im Rahmen der geplanten Novelle zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geprüft. Die in Antwort auf Fragen 7 und 8 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/5795 genannte Studie ist unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/studie-digitale-mobilitaetsplattform-lang.html> abrufbar.

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?

Mit dem Förderprogramm mFUND unterstützt das BMVI seit 2016 verkehrsübergreifend datenbasierte Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um digitale Anwendungen und Innovationen für die Mobilität 4.0. In den Projekten eEOV, STEMPICON und MetaMitfahrPort hat das BMVI mit dem mFUND Machbarkeitsstudien zur Organisation ehrenamtlicher Verkehrsangebote (Bürgerbusse), der Mitnahme von Waren auf der „letzten Meile“ und der Bündelung von Mitfahrangeboten auf einem bürgernahen Metaportal gefördert. Programminformationen, Fördermöglichkeiten bzw. Förderaufrufe sind unter www.mfund.de abrufbar.

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?

Die Fragen 9 bis 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer MdB einberufene Findungskommission zur Erarbeitung der Grundzüge einer PBefG-Novelle unter Beteiligung von vier Ländern, Verkehrsexperten der Koalitionsfraktionen und dem Vorsitz des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages hat sich am 19. Juni 2020 mit breiter Mehrheit auf ein elf Eckpunkte umfassendes Papier zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts verständigt. Auf Grundlage dieses Beratungsergebnisses wird aktuell ein Referentenentwurf erarbeitet, der anschließend innerhalb der Bundesregierung abgestimmt wird. Ziel ist es, das Gesetzgebungsprojekt in dieser Legislaturperiode abzuschließen.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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?

Es wird auf die Publikation „Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen“ unter folgendem Link https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?topic_f=beschaeftigung-sozbe-wz2008-zeitreihe (Datei: „Juni 2020 – Deutschland (Aktuelle Ausgabe)“, Tabelle 1 und 4) verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.