



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr • Postfach 22 12 53 • 80502 München

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Barbara Stamm, MdL
Maximilianeum
81627 München

Bayern.
Die Zukunft.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4254-2/2790 I
27.12.2017

Unser Zeichen
IIE1-3501-1-6

München
06.03.2018

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Markus Rinderspacher vom
21.12.2017 betreffend Carsharing in Bayern**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit allen Ressorts wie folgt:

zu 1.a *Wie viele Carsharing-Unternehmen gibt es aktuell in Bayern?*

Der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) zählt in Bayern aktuell 76 Carsharing-Anbieter. Die teilnehmenden Autohäuser der Marke „Ford Carsharing“ werden dabei als ein Anbieter gezählt.

zu 1.b *Wie viele Carsharing-Autos sind in Bayern derzeit stationiert?*

zu 1.c *Wie viele davon sind stationsbasiert bzw. stationsunabhängig?*

Die Fragen 1.b und 1.c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben des bcs halten jene Anbieter, die nur in Bayern tätig sind, zum Stichtag 1. Januar 2017 insgesamt 1.065 stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge. Hinzu kommen 224 stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge von Anbietern, die auch in anderen Bundesländern tätig sind. In den Zahlen für das stationsbasierte Carsharing sind auch die Angebote nach dem sogenannten „kleinen Parkplakettenmodell“ in München enthalten. Bei diesen Anbietern werden die Fahrzeuge auf einem Stellplatz innerhalb einer „Parkplakettenzone“ bereitgestellt. Sie haben also keinen definierten Stellplatz, müssen nach der Nutzung aber wieder in das jeweilige Quartier zurückgebracht werden.

Stationsunabhängiges Carsharing („free-floating“) wird in Bayern nur in München angeboten (car2go, DriveNow). Das Angebot umfasst insgesamt rund 1.200 Fahrzeuge.

zu 2.a Ist der Staatsregierung die Entwicklung des Carsharing seit 2012 im Bundesländervergleich bekannt? (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Anzahl Unternehmen, Anzahl Autos)

zu 2.b Wie viele Fahrberechtigte waren in Bayern seit 2012 registriert? (bitte aufschlüsseln nach Jahren)

Die Fragen 2.a und 2.b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Vergleich der einzelnen Bundesländer ist auf Basis der uns vorliegenden Zahlen des bcs nicht möglich. Ferner ist die Entwicklung des stationsunabhängigen Carsharings in Bayern nicht bekannt. Es werden stationsbasierte Carsharing-Anbieter, die ausschließlich in Bayern tätig sind, sowie die Zahl der Nutzungsberechtigten stationsbasierter Angebote mit der bundesweiten Entwicklung verglichen.

Entwicklung der Anzahl von Carsharing-Fahrzeugen (Fzg.)

	2013*	2014*	2015*	2016*	2017*
Bayern					
Stationsbasierte Fzg.	550	614	820	953	1.065
<i>Index Steigerung</i>	100	111,6	149,1	173,3	193,6
bundesweit					
Stationsbasierte Fzg.	6.700	7.700	9.000	9.100	9.400
<i>Index Steigerung</i>	100	114,9	134,3	135,8	140,3
Stationsunabhängige Fzg.	4.550	6.250	6.400	7.000	7.800
<i>Index Steigerung</i>	100	137,4	140,7	153,9	171,4
alle Fzg.	11.250	13.950	15.400	16.100	17.200
<i>Index Steigerung</i>	100	124,0	136,9	143,1	152,9

* jeweils zum 1. Januar eines Jahres

Entwicklung der Anzahl von Nutzungsberechtigten** (NB)

	2013*	2014*	2015*	2016*	2017*
Bayern					
NB (stationsbasiert)	13.600	14.100	16.350	19.800	25.400
<i>Index Steigerung</i>	100	103,7	120,2	145,6	186,8
bundesweit					
NB (stationsbasiert)	270.000	320.000	380.000	430.000	455.000
<i>Index Steigerung</i>	100	118,5	140,7	159,3	168,5
NB (stationsunabhängig)	183.000	437.000	660.000	830.000	1.260.000
<i>Index Steigerung</i>	100	238,8	360,7	453,6	688,5
alle Carsharing-Angebote	453.000	757.000	1.040.000	1.260.000	1.715.000
<i>Index Steigerung</i>	100	167,1	229,6	278,1	378,6

* jeweils zum 1. Januar eines Jahres

** Doppel- bzw. Mehrfachregistrierungen bei mehreren Anbietern sind möglich.

zu 2.c *Wie bewertet die Staatsregierung die Entwicklung des Carsharing-Angebots in Bayern in den vergangenen fünf Jahren?*

Bedarfsgerechte Carsharing-Angebote haben grundsätzlich das Potential, den fließenden und vor allem den ruhenden Verkehr zu entlasten. Die Entwicklung der letzten fünf Jahre wird daher positiv gesehen. Dies gilt besonders auch für stationsbasiertes Carsharing, das bereits in über 100 Städten und Gemeinden in Bayern angeboten wird. Trotz der großen Dynamik im Bereich des Carsharings ist die Marktdurchdringung selbst in den Großstädten noch immer relativ gering. Die künftige Entwicklung ist daher weiter zu beobachten.

zu 3.a *Inwieweit fördert die Staatsregierung Carsharing in Bayern? (Bitte Angaben zur Art der Förderung und zur Höhe der Fördergelder)*

zu 3.b *Inwieweit fördern die bayerischen Städte und Gemeinden Carsharing?*

Die Fragen 3.a und 3.b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Aufbau und den Betrieb von Carsharing-Angeboten gibt es im Zuständigkeitsbereich des StMI keine Fördermöglichkeiten. Nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) kann jedoch die Errichtung von Umsteigeparkplätzen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs gefördert werden, von denen auch Carsharing-Angebote profitieren können. Es gilt die Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV).

Im Zuständigkeitsbereich des StMWi gibt es keine explizit auf Carsharing ausgerichteten Förderprogramme. Allerdings können Carsharing-Unternehmen – sofern sie die Fördervoraussetzungen der jeweiligen Förderrichtlinien erfüllen – in den Förderprogrammen des Wirtschaftsressorts gefördert werden. Eine Aussage zu speziell für das Carsharing gewährten Fördermitteln ist nicht möglich, da der eigentliche Förderzweck der oben genannten Maßnahmen jeweils ein anderer ist. Die Anschaffung von Carsharing-Fahrzeugen ist dabei aber nicht zuwendungsfähig.

Förderprogramme der Kommunen sind der Staatsregierung nicht bekannt.

zu 3.c *Ist der Staatsregierung bekannt, inwieweit der Bund und andere Bundesländer Carsharing fördern?*

Das Carsharinggesetz (CsgG) des Bundes ist am 1. September 2017 in Kraft getreten. Ziel des CsgG ist die Förderung einer nachhaltigen, umwelt- und klimafreundlichen Mobilität. Als Bevorrechtigungen für die Nutzer sollen etwa Parkmöglichkeiten geschaffen und die Ermäßigung von Parkgebühren ermöglicht werden. Diese straßenverkehrsrechtlichen Regelungen konnten vom Bund im CsgG in eigener Kompetenz geregelt werden und gelten für das gesamte Bundesgebiet. Die Umsetzung der Ermächtigungen durch das CsgG in der StVO und den VwV-StVO steht jedoch noch aus. Das CsgG regelt neben diesem stationsunabhängigen auch das stationsbasierte Carsharing. Die Reservierung von exklusiven Flächen im Straßenraum für Stationen von Carsharing-Anbietern erfordert eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis. Der Bund hat dabei eine Regelungskompetenz nur für Bundesstraßen und deren Ortsdurchfahrten. Die Länder haben das CsgG im Bundesrat unterstützt.

Ein vollständiger Überblick über die Förderprogramme des Bundes bzw. geförderter Projekte liegt nicht vor. Teilbereiche des Carsharing werden durch den Bund (bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen) im Rahmen folgender Richtlinien gefördert:

- FRL Elektromobilität (BMVI)
- FRL Erneuerbar Mobil (BMUB)
- FRL Elektro-Mobil (BMW i)

Ein Überblick über die Förderprogramme anderer Länder bzw. geförderter Projekte liegt nicht vor.

zu 4.a *Welche umwelt- und verkehrspolitischen Vorteile können aus Sicht der Staatsregierung durch mehr Autoteilen und eine Straßenraumentlastung durch eine Verminderung des Pkw-Bestandes in urbanen Ballungsräumen aufgrund der Carsharing-Nutzung entstehen?*

Bedarfsgerechte Carsharing-Angebote haben grundsätzlich das Potential, den fließenden und vor allem den ruhenden Verkehr zu entlasten. Dies gilt insbesondere dann, wenn mit dem Aufwuchs von Carsharing-Angeboten auch eine Reduzierung der Anzahl privater Kfz einhergeht bzw. das Carsharing als ergänzendes Mobilitätsangebot eine Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs bewirkt. So kann neben verkehrlichen Effekten auch ein Beitrag zum Umwelt- bzw. Klimaschutz geleistet werden.

zu 4.b Wie bewertet die Staatsregierung das am 1. September 2017 verabschiedete Carsharinggesetz (CsgG) und dessen Kernaussagen mit Blick auf Bayern?

Das am 1. September 2017 in Kraft getretene Carsharinggesetz (CsgG) des Bundes stellt einen wichtigen Schritt zur Förderung des Carsharings dar. Da Carsharing auch ohne ein solches Gesetz bereits seit Jahrzehnten in verschiedenen Formen praktiziert wird, bleibt abzuwarten, inwieweit neue Impulse geschaffen werden können.

Die Kernaussagen des CsgG betreffen zum einen Bevorrechtigungen im Straßenverkehrsrecht, etwa ermäßigte Parkgebühren. Zum anderen soll stationsbasiertes Carsharing über Sondernutzungserlaubnisse verstärkt in den öffentlichen Straßenraum geholt werden. Die Entscheidung über Sondernutzungen für stationsbasierte Angebote liegt bei den Gemeinden. Dabei beschränkt sich das Bundesgesetz aus verfassungsrechtlichen Gründen auf den Bereich der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen. Diese machen jedoch nur einen kleineren Teil des öffentlichen Straßenraums in Städten und Gemeinden aus.

zu 4.c Was unternimmt die Staatsregierung zur Umsetzung des Carsharing-Gesetzes mit Blick auf öffentlichen Parkraum, der mit kostenlosen Stellplätze für Carsharing-Anbieter zu reservieren ist?

Die Umsetzung des CsgG in Bezug auf die Befreiung von Parkgebühren liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Dort wird derzeit an den erforderlichen Regelungen in der Straßenverkehrsordnung und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift gearbeitet. Sobald diese Regelungen in Kraft sind, steht es den Kommunen frei, für

Carsharing-Fahrzeuge Ermäßigungen oder Befreiungen von einer etwaigen Parkgebührenpflicht zu gewähren.

Die Umsetzung des CsgG in Bezug auf stationsbasierte Angebote hat die Regelung einer Zuständigkeit durch die Staatsregierung erforderlich gemacht. § 10a ZustV ist am 1. Oktober 2017 in Kraft getreten. Die Gemeinden entscheiden danach, ob und in welcher Höhe sie von den Anbietern Sondernutzungsgebühren verlangen.

zu 5.a *Welche Maßnahmen ergreift die Staatsregierung zur besseren Vernetzung von Carsharing mit dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Fahrradverkehr?*

zu 5.c *Welche Maßnahmen und Modellvorhaben plant die Staatsregierung zum Carsharing im ländlichen Raum und seinen Verknüpfungen mit dem ÖPNV und dem Fahrradverkehr?*

Die Fragen 5.a und 5.c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Errichtung von Umsteigeparkplätzen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs wird auf die Antwort zu Frage 3.a verwiesen. Für weitere Maßnahmen sind vor allem die Kommunen bzw. kommunalen Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV gefordert. Im Auftrag des Freistaats werden die Auskunftsportale BayernInfo und Bayern-Fahrplan betrieben. Derzeit wird geprüft, ob bzw. wie eine Integration ergänzender Mobilitätsangebote in diese Portale erfolgen kann.

zu 5.b *Welche positiven Beispiele in Bayern sind der Staatsregierung diesbezüglich bekannt?*

In Augsburg haben die Stadtwerke Augsburg seit 2015 ein eigenes Carsharing-Angebot (swa carsharing) aufgebaut. Für Kunden mit einem bestehenden ÖPNV-Jahresabo oder einem Semesterticket gibt es Vergünstigungen (keine Aufnahmegebühr, keine monatliche Grundgebühr).

In München bietet die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) eine multimodale Informations-App (MVG more) an, die auch vier Carsharing-Anbieter umfasst. In einer Kartenansicht werden die Standorte der jeweiligen Fahrzeuge bzw. Stationen angezeigt. Kunden können sich über die App bei den Anbietern registrieren bzw. Fahrzeuge reservieren.

Nach Aussage des bcs gibt es in Bayern zahlreiche weitere Kooperationen zwischen Carsharing-Anbietern und Verkehrsbetrieben. Die Kooperationen umfassen v.a. die Bereiche Tarif, Vertrieb und Marketing. Ein Überblick über diese Kooperationen liegt allerdings nicht vor.

zu 6.a *Welchen landesgesetzlichen Handlungsbedarf sieht die Staatsregierung zur Weiterentwicklung von Carsharing in Bayern?*

Nachdem das CsgG nur Regelungen für stationsbasiertes Carsharing in Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen enthält, wurden im Austausch mit anderen Bundesländern und mit den betroffenen kommunalen Spitzenverbänden Gespräche zu eigenen Landesregelungen geführt. Grundsätzlich erlauben die flexibel gestalteten Vorschriften im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz den Gemeinden bereits heute, Satzungen zu entwickeln und Sondernutzungserlaubnisse für derartige Modelle zu erteilen.

Da verschiedene rechtliche Fragen jedoch umstritten und die Gemeinden in ihren Regelungsmöglichkeiten begrenzt sind, erarbeitet die Staatsregierung derzeit einen Gesetzentwurf für eine ergänzende Vorschrift. Auf diese Weise soll es etwa erstmalig ermöglicht werden, Umweltkriterien in die Auswahl eines Anbieters einzubeziehen. Die Gespräche mit den kommunalen Spitzenverbänden haben ergeben, dass abweichend von der komplizierten Vorschrift des § 5 CsgG eine schlanke Regelung getroffen werden soll, die den Gemeinden maximalen Spielraum lässt. Zu diesem Spielraum gehört grundsätzlich auch die Frage der Gebührenhöhe.

- zu 6.b *Welche Auswirkungen auf den ÖPNV und seine Nutzerzahlen hat nach Auffassung der Staatsregierung Carsharing auf Basis einer anbieterspezifischen Ausweisung von Carsharing-Stationen?*
- zu 6.c *Welche Potenziale sieht die Staatsregierung für Carsharing in kleineren Orten (unter 10.000 Einwohnern)?*

Die Fragen 6.b und 6.c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine allgemeingültige Quantifizierung der Auswirkungen ist nicht möglich, da das Verhalten von Verkehrsteilnehmern und somit das Potential für eine Entlastung im fließenden bzw. ruhenden Verkehr von zahlreichen hemmenden und begünstigenden Faktoren abhängt. Grundsätzlich kann von einem Potential zur Verkehrsentslastung und einer Stärkung des ÖPNV bzw. des Radverkehrs durch das stationsbasierte Carsharing ausgegangen werden.

Dies gilt im Grundsatz auch für Carsharing-Angebote in kleineren Orten (unter 10.000 Einwohnern). Allerdings ist das Marktumfeld für Carsharing-Unternehmen deutlich weniger attraktiv als in Großstädten. Trotz der weniger günstigen Rahmenbedingungen existieren derzeit in Bayern in 70 Orten unter 10.000 Einwohnern Carsharing-Angebote. Davon sind beispielsweise in 27 Orten lokale Carsharing-Vereine und in 21 Orten im Osten Bayerns die E-WALD GmbH (E-Carsharing) tätig. Besonders zu erwähnen ist das Engagement des Landkreises Ebersberg, der im Jahr 2012 gemeinsam mit den örtlichen Carsharing-Vereinen das Projekt „Landkreis Ebersberg – Modellregion für flächendeckendes Carsharing“ beschlossen hat. Im Rahmen des „Gesamtmobilitätskonzeptes 2030“ soll bis 2030 im gesamten Landkreis ein wirtschaftlich tragfähiges Carsharing-Angebot aufgebaut werden.

- zu 7.a *Welche Verwaltungen in Bayern nutzen CarSharing-Angebote?*
- zu 7.b *Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Staatsregierung den Nutzungsausbau von Carsharing durch bayerische Verwaltungen?*

Die Fragen 7.a und 7.b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Nutzung von Carsharing-Angeboten kann im Rahmen der Durchführung von Dienstreisen erfolgen. Gemäß Nr. 5.8.7 der Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat über die Richtlinien zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Freistaates Bayern in den Haushaltsjahren 2017 und 2018 (Haushaltvollzugsrichtlinien 2017/2018 – HvR 2017/2018) ist für Dienstreisen das wirtschaftlichste Beförderungsmittel zu wählen. Dazu zählen neben Bahn, Flugzeug, Linienbussen und Taxen auch die Angebote von Carsharing oder Fernbussen.

Eine Nutzung von Carsharing-Angeboten erfolgt in den Staatsministerien bislang nicht. Es wird auf die Nutzung des ÖPNV und des vorhandenen Fahrzeugpools verwiesen.

Im Geschäftsbereich des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr nutzt die Regierung von Schwaben Carsharing-Angebote.

Das Staatsministerium für Bildung und Kultus, Wissenschaft und Kunst verweist auf die Nutzung von Carsharing-Angeboten durch die Universität Bayreuth, die LMU München, die HaW Augsburg, die TH Nürnberg Georg Simon Ohm, die HaW Rosenheim sowie die Bayerische Akademie der Wissenschaften:

- Am Campus der Universität Bayreuth stehen zwei Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Für diese Fahrzeuge stellt die Universität Bayreuth zwei Stellplätze bereit. Bedienstete der Universität können die Fahrzeuge nutzen. Weitere Nutzer (z.B. Studierende) können eine Zugangskarte beantragen; ist jemand Besitzer einer Bahncard, kann er die Fahrzeuge auf eigene Rechnung nutzen.
- Die Kooperationsvereinbarung der LMU München mit einem Carsharing-Unternehmen sieht vergünstigte Nutzungskonditionen für Studierende und Beschäftigte der LMU vor. Das Unternehmen hat seinen Angebotsbereich speziell für die LMU auch auf den Campus Großhadern/Martinsried ausgedehnt. Das Angebot wird über die Kanäle der LMU und durch Informationsstände beworben. In Großhadern und Martinsried stellt die LMU Parkplätze für die Fahrzeuge zur Verfügung.

- Die HaW Augsburg und die HaW Rosenheim haben Parkplätze an Carsharing-Anbieter vermietet.
- Die HaW Landshut plant, in Zusammenarbeit mit dem Landshuter Umweltzentrum e.V. ein E-Carsharing-Angebot an der Hochschule umzusetzen.

zu 7.c *Wie hat die Staatsregierung Projekte und Aktionen des Bundesverbands Carsharing seit der gemeinsamen Erklärung vom 23. Juni 2012 im Konkreten unterstützt?*

Der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) erarbeitet – stellvertretend für seine bayerischen Mitglieder und wie in der gemeinsamen Erklärung angekündigt – einen Leitfaden „Neue CarSharing-Angebote in der Fläche“. Der Leitfaden soll beschreiben, unter welchen Voraussetzungen neue Carsharing-Angebote in Bayern (insbesondere in kleineren Städten und Gemeinden) entstehen können. Die Kosten des Projekts in Höhe von 20.000 Euro fördert der Freistaat mit 50 %. Darüber hinaus unterstützt die Staatsregierung den bcs als Partner der Bayerischen Klima-Allianz bei Projekten zur Bewusstseinsbildung, z. B. Präsentation im Rahmen der alljährlichen Bayerischen Klimawoche.

zu 8.a *Wie sieht beim Carsharing in Bayern das Verhältnis von E-Fahrzeugen gegenüber Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb aus? (in Zahlen und in Prozent)*

Eine vollständige Übersicht über die Antriebsarten von Carsharing-Fahrzeugen liegt der Staatsregierung nicht vor.

Einige Anbieter in Bayern betreiben ihre Flotten allerdings ausschließlich mit Elektrofahrzeugen (z.B. E-WALD, Landkreis Bamberg, EARL und KERL im Raum Regensburg). Bundesweit waren nach Aussage des bcs am 1. Januar 2017 etwas mehr als 10 Prozent der Carsharing-Fahrzeuge Elektrofahrzeuge oder Plug-In Hybride.

zu 8.b *Welche konkrete Ladeinfrastruktur für Elektro-Carsharing ist in Bayern gegenwärtig vorhanden?*

zu 8.c *In welchem Umfang wird die Ladeinfrastruktur für Elektro-Carsharing in den kommenden Jahren ausgebaut?*

Die Fragen 8.b und 8.c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Staatsregierung liegen keine Informationen über konkrete Ladeinfrastruktur für Elektro-Carsharing vor. Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur – wie sie im Ladeatlas Bayern aufgeführt wird – kann auch von E-Carsharing-Fahrzeugen genutzt werden. Wird Ladeinfrastruktur allerdings exklusiv nur für E-Carsharing-Fahrzeuge aufgebaut, handelt es sich in der Regel nicht um öffentlich zugängliche Ladepunkte. Diese werden im Ladeatlas nicht erfasst.

Die Staatsregierung strebt an, dass bis Ende 2020 bayernweit ca. 7.000 öffentlich zugängliche Normalladesäulen zur Verfügung stehen, die auch von E-Carsharing-Fahrzeugen genutzt werden können.

Eine Prognose zur weiteren Entwicklung der exklusiv für Elektro-Carsharing vorgesehenen Ladeinfrastruktur ist der Staatsregierung nicht möglich.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gerhard Eck
Staatssekretär