



Wortprotokoll der 104. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 22. März 2017, 17:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)

BT-Drucksache 18/11285

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter/in:

Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

b) Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Intelligente Mobilität fördern - Rechtssichere Regelung zur Ausweisung von Carsharing-Stationen schaffen

BT-Drucksache 18/7652

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Berichterstatter/in:

Abg. Steffen Bilger [CDU/CSU]

Zusammenfassung der Stellungnahmen **Seite 20**

A-Drs. 18(15)491-A-D

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lenkert, Ralph Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Liste der Experten

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 22. März 2017, 17.00 Uhr

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)
(Drucksache 18/11285) und dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Intelligente Mobilität fördern – Rechtssichere Regelung zur Ausweisung von Carsharing-Stationen schaffen

(Drucksache 18/7652)

Prof. Dr. jur. Michael Brenner

Friedrich - Schiller - Universität Jena, Rechtswissenschaftliche Fakultät
Lehrstuhl für Deutsches und Europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht

Michael Glotz-Richter

Freie Hansestadt Bremen

Willi Loose

Bundesverband CarSharing e.V.

Gerd Lottsiepen

Verkehrsclub Deutschland (VCD)



Einziger Tagesordnungspunkt

a) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)

BT-Drucksache 18/11285

b) Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Intelligente Mobilität fördern - Rechtssichere Regelung zur Ausweisung von Carsharing-Stationen schaffen

BT-Drucksache 18/7652

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gäste auf der Empore, ich eröffne die 104. Sitzung, eine öffentliche Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharings auf Drs. 18/11285 und zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Intelligente Mobilität fördern - Rechtssichere Regelung zur Ausweisung von Carsharing-Stationen schaffen, auf Drs. 18/7652.

Wir begrüßen recht herzlich bei uns Herrn **Prof. Dr. jur. Michael Brenner** von der Friedrich-Schiller-Universität in Jena, Herrn **Michael Glotz-Richter** von der Freien und Hansestadt Bremen, Herrn **Willi Loose** vom Bundesverband Carsharing und Herrn **Gerd Lottsiepen** vom VCD - Verkehrsclub Deutschland. Ihnen allen ein herzliches Willkommen. Wir bedanken uns für die schriftlichen Stellungnahmen, die verteilt und im Netz abrufbar sind. Ich darf darauf hinweisen, dass wir ein Wortprotokoll erstellen, welches öffentlich abrufbar sein wird. Wir verzichten auf Eingangsstatements und wollen sofort in die Fragerunde gehen. Wir beginnen mit der CDU/CSU-Fraktion. Ich will vielleicht noch sagen, die Bundesregierung ist auf dem Weg; Frau Staatssekretärin Bär wird gleich bei uns sein. Wir fangen schon einmal an. Die ersten Fragen stellt Herr Kollege Bilger.

Abg. **Steffen Bilger** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Das Carsharinggesetz hat ja auch etwas Verspätung, daher passt es ja vielleicht ganz gut dazu. In unserer Bundestagsdebatte wurde aber deutlich, dass alle froh sind, nun über diesen Gesetzentwurf sprechen zu können – auch wenn

es in der Bewertung noch kleinere Unterschiede gibt. Ich habe mit Interesse die Stellungnahmen – sofern eingereicht – gelesen. Darin wird deutlich, dass alle Beteiligten eigentlich ganz positiv zu dem stehen können, was wir hier vorgelegt haben.

Nachdem wir sehr viele Diskussionen um juristische Fragen hatten, was einen Großteil des Zeitverzuges mit verursacht hat, will ich Prof. Brenner erstens um eine Einschätzung zu unserem Gesetzentwurf insgesamt bitten. Konkret bitte ich Sie zweitens um eine Stellungnahme zu unserer Definition des bevorrechtigten Carsharings. Das war ja ein Punkt, über den wir lange diskutiert haben und letztendlich haben wir uns für die Definition, wie sie im Gesetzentwurf steht, entschieden. Klassische Autovermietungsmodelle, Familien-, Firmen- oder Privat-Carsharing-Modelle sind nicht von dem Gesetzentwurf erfasst. Wie nehmen Sie dazu Stellung und wie bewerten Sie die Gründe für diese Unterscheidung?

Vorsitzender: Dann bekommt zuerst Herr Prof. Dr. Brenner für beide Fragen das Wort.

Prof. Dr. jur. Michael Brenner (Friedrich-Schiller-Universität Jena): Vielen Danke, Herr Abgeordneter, für Ihre Fragen. Ich möchte mit einer positiven Einschätzung des Gesetzes beginnen. Ich denke, dass das Gesetz die wesentlichen mit dem Carsharing verbundenen Fragen in einer – auch für die Länder – vorbildlichen Art und Weise regelt. Ich will noch einmal kurz den Unterschied zwischen Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht umreißen, den ich auch in meiner schriftlichen Stellungnahme dargelegt habe. Das ist ein juristischer Aspekt, der hier erwähnenswert ist, weil das Gesetz die Regelung als straßenrechtliche Regelung ausgestaltet. Das erscheint mir auch zutreffend. Man muss sehen, dass durch das Straßenrecht die Widmung des Gemeingebrauchs an einer öffentlichen Straße eröffnet wird; im vorliegenden Fall sind das die Straßen, die in der Gesetzgebungskompetenz und Verwaltungskompetenz des Bundes stehen, die Bundesfernstraßen. Das Straßenrecht legt die abstrakte Zweckbestimmung der öffentlichen Sache Straße fest und damit zugleich die abstrakte Verkehrsaufgabe einer Straße. Anders formuliert: Das Straßenrecht ist auf die spezifische Verkehrsfunktion einer Straße gerichtet. Dem gegenüber steht das Straßenverkehrsrecht. Dieses ist Sonderordnungsrecht des Bundes, das



die Schwerpunkte Gefahrenabwehr und Sicherung der Leichtigkeit des Verkehrs hat. Was wir hier in dem Gesetz stehen haben, ist eine Regelung, die dem Straßenrecht zuzuordnen ist und nicht dem Straßenverkehrsrecht zugerechnet werden kann, wie das im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angeregt ist. Denn wir haben hier keine Regelung, die der Sicherung der Leichtigkeit des Verkehrs dient. Konkret und juristisch gesprochen haben wir einen Regelungsinhalt, der vom Gemeingebrauch ein Stück Straße wegschneidet und diesen weggeschnitten Teil einer straßenrechtlichen Sondernutzung zuführt. Ich betone das deswegen, weil wir damit in der Materie des Straßenrechtes sind – und für diese Materie des Straßenrechtes hat der Bund eine zutreffende Regelung gefunden. Diese Regelung könnte nicht im Straßenverkehrsrecht niedergelegt sein, weil es nicht um eine Regelung der Sicherung der Leichtigkeit des Verkehrs geht. Deswegen unterstütze ich den Entwurf dieses Gesetzes und halte ihn für sinnvoll.

Er ist natürlich auch kompetenzrechtlich abgedeckt: Wir haben Materien aus dem Recht der Wirtschaft und der Wirtschaftsförderung, Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 GG. Wir haben umweltrechtliche Aspekte, das ist geregelt in Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 GG. Und wir haben den Kompetenztitel des Artikels 74 Absatz 1 Nummer 22 GG, Bau und Unterhalt von Straßen für den Fernverkehr. Die Kompetenzgrundlagen sind vorhanden und in meinen Augen auch richtig ausgeübt worden. Deswegen ist mein Votum ein Positives.

Auch die Definition dieses Carsharing und der Carsharingfahrzeuge in Paragraph 2 des Gesetzentwurfs scheint mir sinnvoll. Sie schließt aus, dass ein Missbrauch des Gesetzes stattfindet, man also Familien-Carsharing sonstige Gestaltungsformen wahrnimmt, die von der Intention des Gesetzentwurfs gerade nicht gedeckt sind. Deswegen denke ich, dass diese Begriffsbestimmungen sinnvoll sind und auch ein zukunftsgerichtetes Fenster für eine möglichst weite Verbreitung des Carsharings öffnen. Deswegen also ein durchaus positives Votum von mir. Und nochmals die Klarstellung, dass der Entwurf juristisch und verfassungsrechtlich richtig einsortiert ist als straßenrechtliche und nicht als straßenverkehrsrechtliche Regelung.

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Prof. Dr. Brenner.

Jetzt kommt die Fraktion DIE LINKE., Herr Kollege Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Mir geht es um die Frage, wer eigentlich mit diesem Carsharinggesetz gefördert wird. Es gibt eine Studie, bereits aus dem Jahr 2014 aber dennoch sehr interessant. „Urbane Mobilität im Umbruch?“ – wird da gefragt. Darin wird geschrieben, dass Free Floating, also stationsunabhängiges Carsharing, motorisierte Bequemlichkeitsmobilität im Nahbereich bedeute. Es ist also kein originäres Carsharing wie man es sich zu Beginn der Carsharing-Zeit vorgestellt hatte. Das andere ist, dass es nur ausgewählte Städte gibt. Dahinter steckt also kein flächendeckendes – vom Sinn her – Carsharing-Angebot, sondern bloß eine zusätzliche Möglichkeit beispielsweise für große Automobilfirmen, Testfahrten anzubieten – das sage ich einmal ein bisschen salopp. In dieser Studie ist außerdem davon die Rede, dass die durchschnittliche Entfernung der Free-Floater-Fahrzeuge 5 Kilometer beträgt. Das sind Größenordnungen, die eher mit dem Bus oder auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und für die man nicht unbedingt ein Auto braucht. Auch lesen wir in dieser Studie, dass der Privat-Pkw im Schnitt 36 Minuten am Tag gefahren wird und der Free Floater 62 Minuten. All das deutet darauf hin, dass wir es im Kern nicht mit einem Carsharing-Angebot zu tun haben.

Demgegenüber ist in Bremen zu sehen, dass durch stationsbasiertes Carsharing private Pkw ersetzt und Parkflächen eingespart werden, und zwar 15 Fahrzeuge pro stationsbasiertes Carsharingfahrzeug. Wir hätten gerne den Sachverständigen hier eingeladen, der uns die Studie hätte erläutern können, aber er ist heute an diesem Termin verhindert. Ich denke aber, die beiden Angesprochenen können mir auch meine Fragen beantworten.

Die erste Frage an Herrn Glotz-Richter: Halten Sie den Gesetzentwurf dahingehend für ausgewogen, dass die beiden Arten von Carsharing zukünftig bevorrechtigt werden können? Ergibt es Sinn, auch Free Floater zu fördern, hinter denen große Unternehmen stehen und deren Beitrag wie gesagt gering ist oder insgesamt in Frage steht?

Die zweite Frage an Herrn Loose: Wie sehen Sie die Zukunft des Carsharing? Wird es bei der Trennung zwischen stationsbasiertem und stationsunabhängigem Carsharing bleiben? Es gibt ja schon



Kooperationen an dieser Stelle. Hat das stationsungebundene Carsharing außerhalb dicht besiedelter Großstädte überhaupt eine Chance?

Vorsitzender: Dann zuerst Herr Glotz-Richter, bitte.

Michael Glotz-Richter (Freie und Hansestadt Bremen): Vorab möchte ich sagen, dass wir in Bremen vor 14 Jahren die ersten Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum eingerichtet haben, als Sondernutzung. Das ist genau die Praxis, die auch im Gesetzentwurf vorgesehen wird und wir haben damit sehr gute Erfahrungen gemacht. Unsere Anforderungen sind einerseits die Kriterien des Umweltzeichens „Blauer Engel“, also RAL-100 oder -100b und andererseits ein Stellplatzentlastungsnachweis. Wir verlangen ein Mindestverhältnis von 1:6; das muss nachgewiesen werden.

Wie das Carsharing erfolgt, ist uns dann eigentlich egal. Die Frage bleibt aber, ob sie mit Free-Floating-Carsharing auf solch eine Entlastungsquote kommen können. Die Daten, die aus wissenschaftlichen Untersuchungen vorliegen, liegen eher bei einer Entlastung von 1:3 als bei 1:15. Die nächste Frage ist: Brauchen Free-Floater-Stationen? Das wäre ja ein Widerspruch in sich. Bremen, eine Stadt mit 550.000 Einwohnern hat von den großen Free-Floating-Anbietern die klare Aussage bekommen, wir seien zu klein und hätten einen zu hohen Fahrradverkehrsanteil. 5 oder 6 Kilometer werden in einer Stadt wie Bremen eher mit dem Fahrrad gefahren; da besteht durchaus eine Konkurrenz. Wir sehen den Sinn von Free Floatern wahrscheinlich eher in deutlich größeren Städten. Aber es ist immer als ein Teil eines multimodalen Lebensstils zu sehen; für dort, wo man für die Alltagswege das Auto nicht braucht, wo man mit der Straßenbahn, der U-Bahn, der S-Bahn oder dem Fahrrad die Alltagswege zur Arbeit, zum Einkaufen erledigen kann und man ab und zu ein Auto braucht. Nach unserem Verständnis schließt Carsharing diese Lücke, damit man nicht unbedingt ein Auto besitzen muss. Wir verstehen es nicht als Einladung, parallel zur U-Bahn mit dem Auto zu fahren. Das ist natürlich immer eine Abwägung. Die meisten deutschen Städte haben diese Frage nicht. Willi Loose wird sicherlich sagen können, wie viele Städte in Deutschland stationsgebundenes Carsharing haben. Zu denen zählt auch Bremen und wir wollen das ausbauen, um den Stra-

ßenraum zu entlasten. Das angesprochene Verhältnis von 1:15 bedeutet, dass wir in Bremen 4.000 Fahrzeuge durch die Carsharingnutzer von der Straße bekommen haben, besonders in den dicht bebauten Innenstadtgebieten. Das ist es, was für uns im Vordergrund steht.

Vorsitzender: Danke, Herr Glotz-Richter. Jetzt bekommt Herr Loose das Wort.

Willi Loose (Bundesverband Carsharing e.V.): Ich will versuchen, mich an die Frage dadurch heranzutasten, dass ich noch einmal auf die Entstehung des Carsharings eingehe. Die ersten Carsharingangebote sind vor 29 Jahren zur Verfügung gestellt worden mit der Absicht, das Auto deutlich intelligenter und deutlich effizienter nutzen zu können, als es im Privatgebrauch üblicherweise der Fall ist. Man wollte über das Carsharing Privatautos ersetzen, also von der Straße bringen.

Meine generelle Antwort auf Ihre Frage ist darum: Jede Dienstleistung, die es schafft, private Autos überflüssig zu machen, ist willkommen und passt in ein Verkehrssystem der Zukunft. Ich glaube, jeder von Ihnen wird zustimmen, dass wir genügend Autos haben, die im ruhenden, aber auch im fließenden Verkehr die Straßen verstopfen und dass wir keine neuen Dienstleistungen brauchen, die keine anderen Autos ersetzen. Es gibt mittlerweile einige Studien, die deutlich komplexer und deutlich tiefgehender die Wirkung des Free Floating Carsharing untersucht haben, zum Beispiel eine Studie im Auftrag der Landeshauptstadt München über die Free-Floating-Angebote in München. Es gibt auch eine vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) geförderte Studie, die DriveNow und Flinkster, also das stationsbasierte Angebot der Bahn, miteinander verglichen hat. Das Ergebnis von beiden Studien ist, dass es Entlastungseffekte sowie positive Veränderungen des Verkehrsverhaltens gibt, insbesondere der Wechsel vom privaten Auto hin zum öffentlichen Verkehr oder auch zum Fahrradverkehr. Es stimmt, dass diese positiven Effekte im Free-Floating-Carsharing von Car2go und DriveNow deutlich niedriger sind, als wir das im stationsbasierten Carsharing kennen. Wir selber haben im letzten Jahr in einer Studie in 12 Städten die Kunden von stationsbasierten Angeboten untersucht. Das Ergebnis im stationsbasierten Carsharing war: In den Innen-



städten dieser Städte werden durch jedes Carsharingauto bis zu 20 private Pkw überflüssig gemacht. Das Ranking war zwischen 1:8 und 1:20 in den untersuchten Städten. Selbst in einer kleinen Gemeinde am Rande Münchens haben wir noch ein Verhältnis von 1:7 an ersetzten Autos gehabt. Dort ist allerdings in der Mehrzahl der Zweitwagen ersetzt worden, nicht der Erstwagen. Ich sage deswegen Free Floating von Car2go und DriveNow weil es mittlerweile ja auch Free-Floating-Angebote von eigentlich stationsbasierten Carsharinganbietern gibt, die völlig anders wirken als die Free-Floating-Angebote von Car2go. Nicht nur die Angebotsform des Free Floatings, sondern auch die Einbindung in das Tarifsystem entscheiden darüber, wie die Nutzer mit diesen Autos umgehen. Ergebnis bezüglich der Free-Floating-Angebote oder kombinierter Teilangebote ist, dass die Nutzer wesentlich längere Fahrten mit diesen Fahrzeugen machen, die weit über das Geschäftsgebiet hinausgehen. Da steht gar nicht der Aspekt des Einwegfahrens von A nach B, sondern auch das Zurückkommen im Vordergrund. Meine Prognose ist, dass die Differenzierung in diese Richtung weiter vorangehen wird, also dass noch mehr kombinierte Angebote entstehen werden, wo das stationsbasierte Grundgerüst mit einem zusätzlichen Free-Floating-Angebot kombiniert wird, und damit quasi die Nutzen beider Systeme in einem Angebot kombiniert werden, sodass sich die Nutzer jeweils die besten Fahrzeugmodelle heraussuchen können für ihre nächste Fahrt. Aus meiner Sicht wird das, was die flächendeckende Ausbreitung angeht, weiter voranschreiten. Wir haben jetzt knapp 600 Städte in denen überhaupt ein Carsharing-Angebot zur Verfügung gestellt wird. Bei den reinen Free-Floating-Angeboten von Car2go und DriveNow sprechen wir von 7 Großstädten oberhalb der Größenordnung von Bremen, also ab 600.000 Einwohnern. In diesen Städten wird das Wachstum weiter vorangehen. Wenn wir in irgendeiner Zukunft autonom fahrende Autos haben, dann wird es nochmal eine ganz andere Dynamik geben, was den Einsatz von diesen Carsharingfahrzeugen angeht. Ob die dann noch Carsharing genannt werden, ist noch einmal eine andere Frage. Aber dann werden wir über ein ganz anderes Verkehrssystem reden, wo Sie die Rahmenbedingung setzen, wie das in den öffentlichen Verkehr und in den Individualverkehr überhaupt hinein passt.

Vorsitzender: Danke, Herr Loose. Jetzt kommen wir zur SPD-Fraktion, Herr Kollege Klare.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Ich bin ganz froh, dass neben mir Sören Bartol sitzt – nicht, dass ich mich deswegen sicherer fühle –, sondern, weil er mir am Anfang meiner Laufbahn hier im Deutschen Bundestag gesagt hat: Das ist ein Gesetz, das dauert schon 12 Jahre; Sorge bitte dafür, dass das endlich einmal zu Ende gebracht wird und zwar zu einem positiven Ende. Er hat mich ja immer dabei begleitet und insofern ist es schon richtig, dass er heute hieran teilnimmt, denn wir befinden uns ja auf der Zielgeraden.

Carsharing ist in der Tat – ein paar Ausführungen sind ja schon gemacht worden – ein Erfolgsmodell. 1,7 Millionen Menschen sind eingetragene Mitglieder; 150 Anbieter gibt es; 9.400 Fahrzeuge sind auf der Straße; 4.600 Stationen sind da; 600 Kommunen nehmen daran teil, die meisten mit stationsbasierten Angeboten. Was für mich ganz wichtig ist, ist der Anteil von 10,5 Prozent an E-Fahrzeugen in diesen Flotten. Wenn man bedenkt, dass das 950 Fahrzeuge sind und dass insgesamt auf Deutschlands Straßen nur 25.000 davon unterwegs sind, dann ist der prozentuale Anteil schon gewaltig.

Jetzt zu diesem Gesetz; meine erste Frage geht an Willi Loose: Wie bewerten Sie die mobilitätskonzeptionelle Wirkung des Gesetzes? Kann man aus der Verbandssicht sagen: Ich bin damit zufrieden? Ist jetzt alles gut oder gibt es noch Dinge, die man ergänzen müsste? Ich bitte, bei Ihrer Antwort ein paar Stichworte aufzunehmen. Es ist ja auch einmal Kritik geäußert worden, Carsharing sei – ich zitiere jetzt wörtlich – Einstiegsdroge für den motorisierten Individualverkehr. Gibt es damit nicht Kanibalisierungseffekte den ÖPNV betreffend? Die Leute steigen alle ins Auto und sitzen dann eben nicht mehr in der S-Bahn oder im Bus usw., was ja auch Sharing ist im Grunde; Ich teile den Bus ja mit ganz vielen Leuten? Es gibt noch so einen weiteren Aspekt, den ich einzubeziehen bitte: Die Peer-to-Peer-Carsharing-Plattformen kritisieren ja, dass sie nicht dabei sind, sondern außen vor bleiben. Gäbe es eine Möglichkeit, diese einzubeziehen? Oder warum sind die nicht dabei?

Die zweite Frage geht an Herrn Glotz-Richter: Bremen ist mit anderen Städten beispielgebend für das, was bisher im Carsharing gemacht worden



ist. Da kann man sich wirklich Vieles abgucken. Es geht ja um die Integration des Carsharings in den ÖPNV; das ist ja der Sinn des Ganzen. Haben wir dort alles getan um diesen Begründungszusammenhang im Gesetz hinreichend zu beschreiben?

Vorsitzender: Dann, Herr Loose, haben Sie wieder das Wort.

Willi Loose (Bundesverband Carsharing e.V.): Es ist ja bekannt, dass wir uns ein Gesetz auf einer einheitlichen, also auf einer straßenverkehrsrechtlichen Grundlage, gewünscht hätten. Es gab 3 Gutachten, die in diese Richtung argumentiert haben. So ganz eindeutig scheint es mir nicht zu sein; Juristen haben da unterschiedliche Meinungen. Wir mussten aber irgendwann zur Kenntnis nehmen, dass wir diesen einheitlichen Gesetzesweg so nicht kriegen und dass ein Teil über das Carsharinggesetz eben auf der Bundesebene geregelt wird. Ein anderer wesentlicher Teil: Die stationsbezogenen Stellplätze, dass die über Sondernutzungen aufgrund der Bundeskompetenz geregelt werden – dass kann man vergessen, weil Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten für das Carsharing nur in Ausnahmefällen überhaupt wichtig sind. Ansonsten spielt die Musik auf den Straßen, die in der Straßenbaulast der Kommunen oder des Landes sind. Ich bin zufrieden mit dem Gesetz, wenn die Umsetzung auf der Ebene der Kommunen gut funktioniert. Denn es handelt sich ja bei dem Gesetz eigentlich nur um eine Ermächtigung, die sich an die Kommunen wendet. Was daraus wird und ob es ein Erfolgsmodell wird, das entscheiden die Kommunen, ob sie das Gesetz vollständig und mit großem Elan umsetzen werden.

Ich verspreche mir davon, dass die stationsbasierten Angebote vor allem aus den Hinterhöfen und aus den Tiefgaragen herausgeholt werden, dass sie in der Öffentlichkeit präsent werden. Ganz viele Menschen wissen gar nicht, dass es bei ihnen um die Ecke im Quartier ein Carsharing-Angebot gibt, weil sie es nicht vor Augen sehen. Wenn wir erreichen, dass diese Angebote auf der Straße zu finden sind, dann werden die Menschen sich auch Gedanken machen. Deswegen verspreche ich mir allein von diesem Aspekt eine große Wirkung. Ob die Kommunen von der weiteren Ermächtigung Gebrauch machen, Parkgebühren für Carsharingfahrzeuge jeder Art zu ermäßigen, wird die Frage sein. Eine ähnliche Regelung im Elektromobili-

tätsgesetz, dass Elektrofahrzeuge auf den Busspuren fahren können, ist nicht gerade mit großer Begeisterung aufgenommen worden. Dass Free-Floating-Fahrzeuge auf nicht zugeordneten allgemeinen Stellplätzen eine Ausweichmöglichkeit haben, wenn der Parkdruck im Gebiet groß ist, ist in Ordnung und kommt diesen Angeboten zugute.

Die Frage nach der Reduzierung der Umweltbelastung auch durch Free-Floating-Fahrzeuge hatte ich schon in der Antwort auf Herrn Behrens angesprochen. Vielleicht noch eine Ergänzung dazu: Die beiden Gutachten kommen beide ausdrücklich zu dem Ergebnis, dass wer Free Floating-Kunde ist und dabei ein Auto abschafft, ein deutlich positives Verkehrsverhalten hat, also eine Verkehrsveränderung entsteht. Er fährt deutlich mehr ÖPNV als vorher. Es wird daher darauf ankommen, dass man die Free Floating-Kunden ausdrücklich darin unterstützt, dass sie ihr eigenes Auto überflüssig machen. Die Kollegen zum Beispiel in München von STATTAUTO, einem lange am Markt befindlichen, stationsbasierten Anbieter, sagen mir, sie hätten in letzter Zeit zunehmend neue Kunden, die von Car2go und DriveNow kämen. Über diese Angebote hätten sie gelernt, dass sie nicht alle Fahrten zu günstigen Konditionen mit diesen Free-Floating-Fahrzeugen machen können, sondern dass sie einen Teil ihrer Fahrten besser mit den stationsbasierten Carsharing machen sollten, nämlich die längeren Fahrten. Wenn der Lerneffekt in diese Richtung geht, dann ist das eindeutig positiv. Dann lernen autoaffine Menschen, die zunächst nicht am stationsbasierten Carsharing teilnehmen, über Car2go und DriveNow, dass sie nicht alle Fahrten mit diesen Angeboten machen müssen und kommen ins stationsbasierte Carsharing. Der letzte Punkt – Darf ich das noch beantworten?

Vorsitzender: Sie dürfen!

Willi Loose (Bundesverband Carsharing e.V.): Der letzte Punkt war die Fragestellung der Plattformen des privaten Autoteilens. Ich würde sagen, wenn zwei Bedingungen erfüllt sind, sind sie herzlich willkommen und sollten von den Segnungen des Carsharinggesetzes auch profitieren können. Die erste Bedingung sollte sein, dass ihre Kunden dazu beitragen, ihre eigenen Autos abzuschaffen. Wenn diese Bedingung erfüllt wird, dann ist es ein Angebot, was auch Privilegierung erfahren



sollte. Es gibt im Moment keine einzige Untersuchung, die dazu eine Aussage macht. Diese Untersuchung brauchen wir, damit wir diesen Effekt bewerten können.

Der zweite Punkt – und darüber haben wir mit den Anbietern der Plattform auch gesprochen – ist, dass die Anbieter selber im Moment nicht sagen können, ob ihre Fahrzeuge tatsächlich in der Mehrzahl tatsächlich im Carsharing angeboten werden, oder ob das nur eine Fake-Einstellung ist. Im Novemberheft der Stiftung Warentest steht ein Testbericht; die Prüfer bei dem Test hatten die Aufgabe, mindestens 4 Anmietungen mit einem Auto auf dieser Plattform abzuschließen. Sie haben bis zu 20 Anläufe gebraucht, um 4 Anmietungen zu erhalten. Diese Plattformen sind also kein Angebot, auf das sich jemand verlassen kann, der sein eigenes Auto abschaffen möchte.

In Paragraph 8 des Entwurfs zum Carsharinggesetz ist eine Evaluation vorgesehen. Ich denke, diese Evaluation sollte unter anderem die Aufgabe haben, zu untersuchen, ob es neue Dienstleistungen gibt, die diese Bedingungen erfüllen und die dann mit in die Privilegierung aufgenommen werden können. Solange das nicht der Fall ist, würden damit Tür und Tor für Missbrauch eröffnet, weil natürlich jeder Autobesitzer sagen kann: Ich habe ja mein Auto auf so einer Plattform eingestellt, also möchte ich auch vor meiner Haustür einen eigenen, reservierten Parkplatz haben. Dann wäre das Gesetz tot.

Vorsitzender: Und das, bevor es verabschiedet ist. Jetzt bekommt der Herr Glotz-Richter das Wort.

Michael Glotz-Richter (Freie und Hansestadt Bremen): Erster Punkt: Der größte Wert des Carsharinggesetzes ist, dass für Kommunen jetzt endlich eine rechtliche Klarheit gegeben ist. Im Prinzip man muss nicht auf Landescarsharinggesetze warten; es gibt in allen Landesstraßengesetzen Sondernutzungsregelungen und man könnte sozusagen sofort anfangen. Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Wert. Wir haben sehr viele Besuche in Bremen von Fachkolleginnen und Kollegen aus anderen Städten, die sagen: Wie macht ihr das eigentlich? Dann kommt immer die große Frage: Wie gehen wir mit unseren Aufsichtsbehörden, wie gehen wir mit den Landesministerien um? Ich glaube, da schafft dieses Gesetz Klarheit und das ist ein ganz enormer Wert. Die unmittelbare Wir-

kung des Gesetzes, also dass wir aufgrund des Bundescarsharinggesetzes Carsharingstationen zum Beispiel in Bremen anordnen könnten, ist relativ gering. Wir haben 1 Kilometer angebaute Bundesstraßen in der Stadt Bremen bei einem Straßennetz von 1.400 Kilometern Länge. Es ist also weniger die unmittelbare Wirkung, sondern die mittelbare Wirkung, ganz einfach die Rechtssicherheit. Das ist ein ganz entscheidender Punkt.

Die Frage nach der Integration in ein Verkehrssystem. In Bremen als Fahrradstadt mit 25 Prozent Radverkehrsanteil hat das natürlich eine große Bedeutung. Carsharing hat wirklich ergänzenden Wert für die Menschen, die mit dem Fahrrad, der Straßenbahn oder dem Bus zur Arbeit fahren, dann, wenn sie einmal ein Auto brauchen, weil sie an die Nordsee fahren oder weil sie eine Tante auf dem Lande besuchen. Für diese Dinge ist Carsharing ideal, oder für bestimmte Transportdinge wie IKEA oder den Baumarkt. Wir haben seit 1998 ein Gemeinschaftsangebot mit dem öffentlichen Verkehr. Das ist eine Selbstverständlichkeit. Wo bei die größte Affinität mit dem Fahrrad in den Innenstadtgebieten festzustellen ist und Carsharing dort am besten funktioniert, wo die Menschen zu Fuß zum Einkaufen gehen und die Infrastruktur bei gleichzeitig hohem Parkdruck vorhanden ist. Da brauchen wir genau dieses Carsharing. In – fast auf den Tag genau – 14 Jahren Carsharing in Bremen haben wir bzw. haben die Carsharing-Nutzerinnen und Nutzer 4.000 Autos von der Straße bekommen. Das sind 20 Kilometer Straßenraum; das ist die intelligenteste Art der Straßenentlastung. Sie können keine Hochgaragen oder Tiefgaragen in diesen Gebieten bauen. Ich brauche Ihnen hier nichts über die Haushaltslage Bremens zu sagen. Wir könnten es auch gar nicht, selbst wenn wir das wollten. Von daher hat bei uns auch eigentlich jeder begriffen, dass Carsharing die beste Maßnahme ist, um den Straßenraum zu entlasten. Wir haben im Jahr 2009 einstimmig – einstimmig! Das betone ich in dieser Runde! – einen Carsharingaktionsplan beschlossen. Und der besagt: Das Ziel ist es, im Jahr 2020 20.000 Carsharer oder Carsharerinnen zu haben. Aber das Wichtige dahinter sind die 6.000 Autos Entlastung. Wir sind damals von einer geringeren Entlastungsquote ausgegangen; die hat sich jedoch gesteigert. Das Entscheidende ist, dass diese Verkehrsmittel zusammenwirken. Wenn wir Fahrrad, Bus, Straßenbahn und das Zufußgehen stärken wollen, dann



brauchen wir mehr Platz im Straßenraum. Es ist egal ob Sie im Norden, im Süden, im Westen oder im Osten der Republik unterwegs sind; alle Kommunen haben das gleiche Problem. Das kennen Sie auch aus Ihren Wahlkreisen: Parken ist im politischen Geschäft eine unglaublich heiße Kartoffel. Es gibt kaum eine Sache, bei der die Emotionen noch höher schlagen. Sie müssen ein intelligentes Entlastungskonzept vorzeigen können. In Bremen haben wir zum Beispiel die Unterstützung der Feuerwehr; die Feuerwehr sagt: Carsharing ist die Option, wenn wir die Station mit so einer Gewegnase anlegen, sodass das große Auto um die Ecke kommt. Freunde mit großen roten Autos sind in der Argumentationskette nicht unerheblich, kann ich nur sagen. Also um das zu schließen: Sie brauchen wirklich dieses Zusammenwirken. Der Autobesitz bestimmt – so zeigen viele Untersuchungen – die Verkehrsmittelwahl. Wenn man ein Auto im Haushalt hat, dann benutzt man es eher. Und wenn wir den Straßenraum entlasten wollen, dann müssen wir sichtbare und bequeme Alternativen schaffen. Dazu dienen die Stationen im Straßenraum. Sie haben vielleicht die Bilder der Stationen in Bremen gesehen. Diese deutlich sichtbaren Stelen fungieren sozusagen als stolzes Symbol der Carsharing-Standorte; sie zeigen: Das ist leicht erreichbar, das habe ich in der Nachbarschaft. Diese Wirkung erreichen Sie nur über Stationen im öffentlichen Straßenraum.

Bezüglich Peer-to-Peer-Carsharing haben wir in Bremen gesagt, es muss ein Entlastungseffekt nachgewiesen werden. Wer das machen kann, ist zugelassen. Das bezweifle ich beim Wohngemeinschaftsauto, denn Peer-to-Peer ist sozusagen so eine Plattformerweiterung des Wohngemeinschaftsautos. Da müssen wir irgendwo eine Abgrenzung haben. In Bremen beträgt die geforderte Stellplatzentlastung 1:6. Wie gesagt, der größte Carsharinganbieter in Bremen, Cambio, hat ein Verhältnis von 1:15. Das ist also auch keine Diskriminierung für neue Marktteilnehmer.

Parkgebühren: Das haben wir diskutiert; die Situation stellt sich kaum. Angesichts der Haushaltslage werden wir nicht auf die Parkgebühren verzichten, auch nicht beim Carsharingauto, weil die Attraktivität durch die Stationen kommt. Ich weiß, ich kann das Auto bequem abholen und ich weiß, wo ich es wieder abstellen kann. Wenn Sie in eines dieser dicht besiedelten Innenstadtteile

abends zurückkommen von einer Fahrt an die Nordsee, dann wissen Sie, wo Sie die 4,5 Meter Blech lassen können. Das ist ein enormer Vorteil. In dem Zusammenwirken funktioniert das in Bremen glänzend und wir sind froh, dass wir da auch für viele andere Kommunen schon das Beispiel haben geben können. Ich glaube mit der Stärkung der Rechtsklarheit werden noch mehr Kommunen auf diesen Weg gehen. Danke.

Vorsitzender: Dankeschön. Dann kommt jetzt BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Herr Kollege Gastel.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Das Thema Carsharinggesetz ist schon lange in der Diskussion. Es sind ganz unterschiedliche Jahreszahlen genannt worden. Man müsste später vielleicht Historiker bemühen, um zu erfahren, wie lange schon an einem Gesetz zur Regelung des Carsharings gearbeitet wird. Wir sind natürlich auf jeden Fall froh, dass es jetzt vorliegt und wir eine Diskussionsgrundlage haben, auch wenn ursprünglich 2015 als Termin genannt worden ist, an dem das Gesetz vorliegen sollte. Wir wissen, dass es einen Dissens gibt zwischen der Rechtsauffassung beim Umweltministerium und im Verkehrsministerium in Bezug auf den unmittelbaren Geltungsbereich, nämlich ob sich dieser auf alle Straßen oder nur auf die Bundesstraßen erstreckt. Das war auch mit ein Grund, weshalb wir als Fraktion Bündnis 90/Die Grünen einen Antrag gestellt haben, damit die Sache weiter vorankommt. Wir hätten uns auch eine andere Regelung gewünscht. Letztlich hat sich das BMVI mit seiner Rechtsauffassung durchgesetzt. Aber so ist es jetzt eben. Wir begrüßen, dass es jetzt einen Gesetzentwurf gibt, dass wir eine Grundlage haben, auf der wir diskutieren können, denn Carsharing ist gut für die Umwelt, es spart Ressourcen, es spart auch Flächen – das steht übrigens in dem Gesetzentwurf gar nicht drin, obwohl das ein ganz wesentliches Kriterium ist, dass eben weniger Flächen für Verkehrsraum, Straßenraum beansprucht wird – und damit ist Carsharing auch ein Beitrag für mehr Lebensqualität in den Städten. Wir kritisieren, dass der Gesetzentwurf so spät vorgelegt wurde, wir kritisieren, dass er doch recht kompliziert geraten ist und nicht unmittelbar für alle Straßen gilt und am Ende nicht klar ist, welche Länder in welcher Weise diese Möglichkeiten, die ihnen geboten werden, auch tatsächlich nutzen. Wir setzen uns für weitere Verbesserungen ein. Da



geht es beispielsweise um die Frage, ob der Gesetzentwurf auch für Carsharingvereine und Genossenschaften gilt. Wir setzen uns ein für Verbesserungen beispielsweise bei den Umweltvorgaben für Carsharingautos. Ich verweise darauf, dass es eine ganz aktuelle Umfrage für Berlin gibt – unter anderem von der TU Berlin, gemeinsam mit DriveNow und dem Bezirk Charlottenburg – wonach 32 Prozent aller privaten Autohalter ihr Fahrzeug nicht regelmäßig brauchen. Das bedeutet, das Potential ist ganz offensichtlich noch groß, weil es eben viele gibt die ein eigenes Fahrzeug haben, die Platz beanspruchen, aber bisher Carsharing noch nicht nutzen.

Meine erste Frage geht an den Herrn Gerd Lottsiepen vom VCD: Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf im Hinblick auf die Aspekte der unkomplizierten Umsetzung, den Geltungsbereich auf dem Straßennetz sowie ein zeitnahes Inkrafttreten?

Die zweite Frage an Sie, Herr Loose: Laut Ihrer Stellungnahme bleibt das Carsharinggesetz so lange Makulatur, wie die Rechtsverordnungen ausstehen. Können Sie bitte zu dieser Thematik etwas sagen?

Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland (VCD)): Vielen Dank für die Möglichkeit, hier Stellung zu nehmen und vielen Dank für die Frage. Bezüglich der Dauer des Diskussionsprozesses möchte ich sagen, dass ich mich an meinen ersten Termin mit Abgeordneten des Deutschen Bundestages dazu erinnern kann und das ist etwas über 20 Jahre her. Carsharing war damals ganz jung. Wir haben darauf aufmerksam gemacht, dass es eine Fördermöglichkeit für das Carsharing gibt. Da wurde angenommen, das könne man relativ schnell regeln. Es hat über 20 Jahre gedauert. Ich schließe mich der Kritik von Herrn Gastel an, dass wir leider nicht so eine mutige Lösung haben wie beim Elektromobilitätsgesetz, das meines Erachtens verfassungsrechtlich noch mehr bedenklich ist als dieses. Hätte man diesen Mut gehabt, hätten wir jetzt auch eine straßenverkehrsrechtliche bundeseinheitliche Lösung finden können. Ich sehe hier eine deutliche Mehrheit – überhaupt habe ich selten eine Anhörung erlebt, die so wenig kontrovers war – die im Grunde genommen sagt „Augen zu und durch“. Wir brauchen dieses Gesetz jetzt so schnell wie möglich und es sollte wirklich zum 1. September 2017 verabschiedet werden. Ein paar Gefahren sehe ich aber doch. Wir sind natürlich

enttäuscht, dass die Rechtsverordnungen, die dieses Gesetz vorsieht, noch nicht vorliegen und es ist eigentlich schwer verständlich, warum das nicht so ist. Selbst seit dem Referentenentwurf hat es sich nochmal um drei Monate hingezogen, dass dieses Gesetz in Kraft treten soll und dann ist natürlich zu fragen, warum sind die Rechtsverordnungen nicht da? Dann wäre das natürlich viel leichter, auch aus vollem Herzen zuzustimmen. Aber wir haben bis heute zum Beispiel nicht geregelt, wie das Verkehrsschild oder das Zusatzschild aussieht, was das Carsharing, die Sondernutzung, erlaubt. Die Rechtsverordnung ist ja noch nicht da. Ich kann mich erinnern, vor Jahren ist lange darüber debattiert worden, wie das aussehen soll und jetzt muss es innerhalb kürzester Zeit hingbracht werden. Auch die Möglichkeiten, wie man Fahrzeuge, die dort widerrechtlich abgestellt worden, abschleppen lassen kann, sind in einer Rechtsverordnung zu regeln und das ist noch nicht passiert. Das kann noch einmal zu heftigen Diskussionen führen. Das ist das Gegenteil von dem, was wir alle erhoffen, nämlich dass dieses Gesetz tatsächlich zum 1. September 2017 in Kraft tritt. Sicherlich haben Sie noch einiges vor sich, damit das so werden kann. Denn man muss natürlich auch über die ökologischen Mindestvoraussetzungen reden. In dieser Verordnung könnten die ersten Kriterien stehen. Beispielsweise ist es natürlich schwierig, den CO₂-Gehalt der Fahrzeuge als Maßstab zu nehmen, wo wir nun wissen, dass die Dieselfahrzeuge, die die Carsharinginitiativen und Unternehmen angeschafft haben, um auch den Kriterien des „Blauen Engels“ zu genügen, in großer Menge Stickoxide ausstoßen. Und dies in viel höherem Maße, als es der Gesetzgeber vorsieht, und die damit die Gesundheit der Menschen massiv schädigen. Solche Fahrzeuge kann man natürlich nicht empfehlen. Hier muss man Möglichkeiten finden, um die Frage vernünftig zu klären. Das kann gern auch mit einem Label geschehen, aber dazu braucht es noch einiger Verhandlungen.

Vorsitzender: Danke. Dann kommt der Herr Loose.

Willi Loose (Bundesverband CarSharing e.V.): Solange wir die Verordnung nicht kennen, müssen wir darauf vertrauen, dass dort das Richtige in einer richtigen Weise geregelt wird. Ich will damit nicht ausdrücken, dass ich Misstrauen habe, aber



das heißt, ich kann im Moment nicht aus vollem Herzen zustimmen, solange ich nicht weiß, was in den Verordnungen wie geregelt wird. Nur um mal ein paar Beispiele zu nennen: Über eine Verordnung muss die Kennzeichnung der Carsharingfahrzeuge, die die Privilegierung in Anspruch nehmen können, geregelt werden. Das kann man kompliziert oder einfach machen, teuer oder kostengünstig. Man kann ein eigenes Kennzeichen für Carsharingfahrzeuge festschreiben oder eine relativ einfache Plakettenlösung für Windschutzscheiben oder Heckscheiben vorsehen. Das sind die Spielräume, die wir über die Verordnung erst kennenlernen. Die Fragestellung, inwieweit Falschparker von den reservierten Stellplätzen entfernt werden können, war lange Zeit zum Beispiel beim Elektromobilitätsgesetz auch völlig offen. Erst wenn das richtig geregelt ist, können wir sagen dass wir eine zufriedenstellende Lösung bekommen. Eine Lösung, die das Entfernen von Falschparkern relativ einfach und ohne große Störung im Betrieb ermöglicht. Das sind Fragen, die erst bei Vorliegen der Verordnungen richtig diskutiert werden können. Wir haben in unserer ersten Stellungnahme bei der Verbändeanhörung einen Wunsch geäußert. Wir wissen nicht, ob dieser erfüllt wird oder nicht. Es handelt sich um die Frage, ob Free-Floating-Fahrzeuge nach der Nutzung in Bewohnerparkzonen abgestellt werden können. Dazu müsste es eine spezielle Regelung geben. Wir wissen nicht, ob wir dazu eine Verordnung bekommen. Der Text im Gesetz bzw. in der Begründung lässt es offen, ob das Abstellen von Fahrzeugen oder das Einrichten von reservierten Stellplätzen in Bewohnerzonen gemeint ist. Das müssten wir über eine Verordnung genauer erfahren, bevor wir sagen können, es ist alles dann zur Zufriedenheit gelöst.

Vorsitzender: Danke. Der Kollege Bilger, bitte.

Abg. **Steffen Bilger** (CDU/CSU): Vielen Dank. Herr Lottsiepen. Mit der Frage der Verfassungsmäßigkeit des Elektromobilitätsgesetzes müssten wir uns nochmal konkreter auseinandersetzen, aber heute geht es ja um das Carsharinggesetz. Ich freue mich, dass aus meiner Fraktion so viele Kollegen da sind und damit das Interesse an dem Thema Carsharing und dem Carsharinggesetz deutlich machen. Es wurde eben schon die Frage der Verordnung angesprochen und ich will dieses Thema wie auch ein weiteres, das wir in letzter

Zeit diskutiert haben, an Prof. Brenner adressieren. Ich will sagen, dass es für uns als Abgeordnete grundsätzlich nicht so erfreulich ist, wenn es viele Verordnungen gibt, die konkrete Details regeln, weil wir lieber weitestgehend in den Gesetzen die Regelungen treffen würden. Andererseits haben wir beim Elektromobilitätsgesetz gesehen, dass viele Entwicklungen noch gar nicht so absehbar sind. Deshalb spricht auch manches dafür, auf die Verordnung zu setzen, mit der man flexibler reagieren kann. Das wäre jetzt meine erste Frage an Sie, Herr Prof. Brenner: Sehen Sie Schwierigkeiten im Hinblick auf das Fehlen von konkreten Vorgaben zur Kennzeichnung der bevorrechtigten Carsharingfahrzeuge im Gesetz?

Die zweite Frage wäre ein weiterer Diskussionspunkt, der gerade schon kurz angeklungen ist, nämlich die Diskussion darum, ob es weitere Umweltkriterien geben sollte, die wir bei den Carsharingfahrzeugen vorgeben. Ich glaube, es wird im Gesetz deutlich, dass wir damit umweltfreundlicher Mobilität einen Schub geben wollen, dass wir insbesondere beim Carsharing auch auf Elektromobilität setzen. Dazu habe ich die Frage: Wie bewerten Sie die dargestellten Eignungskriterien an das Carsharingangebot und die Fahrzeugflotte für die Zuweisung von Parkflächen an die Unternehmen? Vielen Dank.

Vorsitzender: Zwei Fragen. Herr Prof. Dr. Brenner, bitte.

Prof. Dr. jur. Michael Brenner (Friedrich-Schiller-Universität Jena): Vielen Dank. Herr Vorsitzender, Herr Abgeordneter Bilger, ich will nochmal kurz bezugnehmen auf das, was vorhin gesagt wurde. Es ist kritisiert worden, dass noch keine Verordnung vorliegt. Dazu will ich sagen, dass wir natürlich immer erst das Gesetz brauchen. Wir haben in Deutschland kein selbstständiges Ordnungsrecht der Exekutive und deswegen brauchen wir erstmal das Gesetz. Wenn das Gesetz da ist, dann ist der zweite Schritt, dass die entsprechende Verordnung erlassen wird. Die Verordnung ist der zweite Schritt und wir können nicht den zweiten Schritt vor dem ersten machen. Das nur als kleine Ergänzung. Es ist nach der Kennzeichnung gefragt worden, die im Gesetz ausgeführt ist und ich meine, dass diese gesetzliche Regelung, was die Kennzeichnungspflicht anbetrifft, relativ viel Spielraum lässt. Es ist sicherlich so, dass diese



Kennzeichnungsausgestaltung im Gesetz Spielräume lässt, dass man Fahrzeuge flexibel einsetzt und beispielsweise während der Woche Fahrzeuge im klassischen Vermietungsmodell nutzt und am Wochenende einem Carsharing zur Verfügung stellt. Ich würde hier dazu raten, dass man erstmal schaut, wie sich die Entwicklung darstellt, wie sich das Carsharing weiter entwickelt. Es ist eine positive Perspektive gesehen worden und wenn man gesehen hat, wie die Entwicklung ist, dann meine ich, kann man vielleicht auch in der Verordnung nachjustieren. Es ist eine Evaluierungspflicht im Paragraph 6 des Gesetzes enthalten. Ich meine, dass man sich vielleicht ein bisschen Zeit nehmen sollte, um Erfahrungen mit dem Gesetz zu sammeln, bevor diese Kennzeichnungspflichten ein bisschen mehr konturiert werden. Ich meine, dass dieser Paragraph 4 des Gesetzes, der diese Kennzeichnungspflichten enthält, durchaus Flexibilität beinhaltet, das soll ja auch so sein. Der Ordnungsgeber soll ja schnell reagieren können und das Institut der Rechtsverordnung ermöglicht ein schnelles nachjustieren. Das heißt, wenn man jetzt sehen würde, dass die gefundene Regelung in der Rechtsverordnung vielleicht nicht praktikabel oder nicht hinreichend klar wäre, dann würde das exekutive Handeln relativ schnell inkrafttreten können und der Gesetzgeber könnte relativ schnell bei der Kennzeichnung nachjustieren. Fazit ist, dass die Verordnungsermächtigung, so wie sie jetzt im Gesetz enthalten ist, ausreichend ist. Sie gewährt der Exekutive hinreichend Gestaltungsspielraum und auch Nachbesserungsmöglichkeiten, die zeitnah, ohne das aufwendige Gesetzgebungsverfahren durchlaufen zu müssen, auf den Weg gebracht werden könnten. Die zweite Frage, die Sie gestellt haben, betrifft die Eignungskriterien bezüglich Umwelt für diese Fahrzeuge. Da meine ich, dass das Gesetz relativ flexibel ist. Ich würde auch davon abraten, jetzt zu genau diese Eignungskriterien für die Fahrzeuge festzuschreiben. Man wird sicherlich der E-Mobilität einen großen Spielraum und einen großen Stellenwert einräumen. Aber auch da würde ich sagen, lassen Sie uns erstmal Erfahrungen sammeln und dann kann man darüber nachdenken, ob Eignungskriterien vielleicht stärker kontrolliert werden sollen oder vielleicht auch müssen. Ein letzter Aspekt, auf den ich noch hinweisen will, ist, dass aufgrund der Verordnungsermächtigung das Gesetz keine Beihilfeprüfung

durch die EU erforderlich macht. Das Gesetz muss also zunächst nicht auf den beihilferechtlichen Prüfstand – wenn ich so sagen darf – des EU-Rechtes. Man spart sich damit einen Verfahrensschritt. Allenfalls die Verordnung, die dann käme, müsste vielleicht auf ihre EU-Rechtskonformität überprüft werden. Aber das Gesetz als solches würde auf den Weg gebracht werden können, wobei zunächst beihilferechtliche Fragen, die unter Umständen zeitaufwendig sind, außen vor bleiben können. Damit würde also einem möglichst schnellen Inkrafttreten des Gesetzes nichts entgegenstehen. Vielen Dank.

Vorsitzender: Dankeschön. Dann kommt jetzt die Fraktion DIE LINKE., der Kollege Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Ich habe eine Frage, die ich gerne von Gerd Lottsiepen und dann von Willi Loose beantwortet haben möchte. Im Gegensatz zu Prof. Brenner sehe ich nicht so sehr den Bedarf, jetzt nochmal abzuwarten und zu sehen, wie das Gesetz eigentlich wirkt. Die Erfahrungen – das wurde eben schon mal gesagt – mit Carsharing und die spezifischen Anforderungen, die an die Kommunen gestellt worden sind, haben wir über 20 Jahre gemacht, so dass wir zumindest wissen können, wie eine Rechtsverordnung aussehen könnte. Insofern dürfte nicht mehr viel Neues drinstehen. Aber wir sollten hier ein Gesetz auf den Weg bringen, was zumindest vom Kern her klar benennt, was es bewirken soll. Von daher begrüße ich sehr, dass von Herrn Glotz-Richter in seiner Stellungnahme angemahnt worden ist, an erster Stelle solle es um Verringerung des Parkraumbedarfs gehen. Ich denke, wenn das drinstände, wären wir auf einem richtig guten Weg. Alles, was dem folgt, kann diesem Ziel auch ein Stück weit untergeordnet werden. Gleichwohl gibt es auch Kritik an der noch zu erarbeitenden Rechtsverordnung, weil mit diesem Gesetz Vorgaben gemacht werden, die diese Zielrichtung nicht erkennen lassen.

Ich habe eine Frage an die beiden Verbandsvertreter. Es ist schon kritisiert worden, dass es nur eine Begünstigung mit Bezug zu Automobilfirmen gibt, was nicht unbedingt mit dem Wesensmerkmal von Carsharing zu tun haben sollte. Ich würde Sie darum bitten, den Kern dessen darzustellen, was in die noch zu erarbeitende Rechtsverordnung hineingeschrieben werden müsste, damit dieses Ziel – ich hoffe sehr, dass die Verringerung des



Parkraumbedarfs das oberste Ziel ist – umgesetzt werden kann. Und was man möglicherweise noch hinein formulieren muss, um diesem Ziel auch näher zu kommen.

Vorsitzender: Dann kommt erst der Herr Lottsiepen und dann Herr Loose.

Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland): Herr Brenner, auch als Nicht-Jurist ist mir klar, dass Verordnungen den Gesetzen folgen. Im Referentenentwurf hatten wir – wenn mich nicht alles täuscht – zum Beispiel in der Anlage 1 vieles geregelt, was jetzt in Verordnungen ausgelagert wird. In einigen Punkten zu Recht. Wir vermissen schlicht und ergreifend, dass eine Klarheit besteht. Der Referentenentwurf war viel deutlicher, da war viel mehr drin. Die Befürchtung ist jetzt, dass nachher in der Verordnung irgendetwas drinsteht, was zu keiner einfachen Umsetzung dieses Gesetzes führt. Das fängt an bei den Schildern. Es gab Diskussionen, da haben sich auch die Juristen schwer bekämpft, ob es da eine Möglichkeit gibt – sei es das Halteverbotsschild oder eine Lösung analog zur Taxiregelung. Da ist viel diskutiert worden. Wir glauben alle, dass wir auf eine klare Lösung hinlaufen, aber wir wissen es nicht. Wir wissen nicht wo es hinläuft. Das fehlt tatsächlich hier. Ich sehe nicht, dass es nicht die Möglichkeit gegeben hätte, das hier in diesen Prozess einzubeziehen. Ich glaube sogar – aber da können sie mich als Jurist vielleicht korrigieren –, dass sogar ein Verordnungsentwurf hätte mitgeschickt werden können. Ansonsten, was wir alles geregelt haben wollten, habe ich vorhin schon gesagt. Dass klar wird, was gemacht werden soll. Es ist zum Beispiel ganz klar im Gesetz, dass es Möglichkeiten gibt – das steht im Gesetz selbst, nicht in der Anlage, nicht in der kommenden Verordnung –, dass Parkplätze, die zur Sondernutzung an Straßen des Bundes berechtigen, eingerichtet werden. Und dass man dort so etwas wie Bügel aufstellen kann, die andere daran hindern, auf diese Plätze zu fahren. Nicht, dass ich mir eine Welt voller Bügel vorstelle, aber man muss natürlich sehen, wie so etwas funktioniert. Es ist gut, dass das im Gesetz selbst geregelt ist, dann kann es keinen Streit mehr darum geben. Davon mehr, hätten wir uns erwartet und das hätte auch Ihnen als dem Gesetzgeber ermöglicht, sich in diesen Prozess förderlich einzubringen, statt nachher die Verordnung zu bekommen, die Sie ja auch nicht zu bestimmen

haben. Da will ich sagen, da ist Ihnen auch ein wenig von Ihren Rechten abhandengekommen. Eigentlich würde ich mir wünschen, dass das Parlament größeren Einfluss hätte.

Vorsitzender: Danke. Dann kommt der Herr Loose.

Willi Loose (Bundesverband Carsharing e.V.): Wenn wir über die Zulassungskriterien der Angebote sprechen, dann reden wir über zwei verschiedene Stellen, an denen diese Zulassungskriterien definiert werden. Die erste Stelle ist Paragraph 3 für alle Carsharingfahrzeuge, die auf allgemeinen Carsharingstellplätzen abgestellt werden können. Das wird über das Bundesgesetz und über den Bundesverordnungsgeber geregelt. Was da drin stehen wird, wissen wir nicht. Da gibt es überhaupt noch keine Diskussion. Worüber viel diskutiert wird, sind Zulassungskriterien für die Unternehmen spezifisch zugeordnete Stellplätze nach Paragraph 5. Hier reden wir aber eigentlich über Peanuts, nämlich über die zugeordneten Stellplätze an Bundesstraßen. Alles andere regeln die Verordnungsgeber in den Kommunen oder in den Landesstraßengesetzen, je nachdem, wer sich dieser Aufgabe annimmt. Das ist aus unserer Sicht ein ganz wichtiger Punkt. Da haben wir ein Stück weit Vertrauen in die Ortskenntnisse der lokalen Verordnungsgeber, dass sie quasi ortsspezifisch die richtigen Kriterien benennen. Das mag in der einen Kommune ein größerer Anteil Elektrofahrzeuge sein, das mag in einer anderen Kommune die Entlastungswirkung für die Schaffung von mehr Platz im Straßenraum sein. Da soll vor Ort die Diskussion geführt werden: was ist uns am wichtigsten, was wollen wir über diese zugeordneten Stellplätze als erstes erreichen. Als der Bundesrat sich damit vor einem Monat beschäftigt hat, mit einem Antrag vom Land Berlin an den Umweltausschuss des Bundesrates, ist vorgeschlagen worden, eine Quote von mindestens 70 Prozent Elektrofahrzeugen für die bevorrechtigten Carsharingflotten festzuschreiben. Das ist aus unserer Sicht erschreckend, weil das eher ein Verhinderungstatbestand wäre, als ein Fördertatbestand. Erstens, weil es diese Fahrzeuge im Moment gar nicht gibt, zweitens, weil es im Moment kein Carsharingangebot gibt, das ohne Fördermittel des Bundes, des Landes oder von wem auch immer, diese Elektrofahrzeuge wirtschaftlich betreiben kann. Das heißt, es würde zu Lasten von anderen



Carsharingangeboten gehen, wenn hier eine zu hohe Quote von Elektrofahrzeugen vorausgesetzt wird. Herr Klare hat vorhin quasi unsere Zahlen aus der Pressekonferenz zitiert, wo wir die Carsharingzahlen zum 1. Januar 2017 veröffentlicht haben. Wir haben 10 Prozent Elektrofahrzeuge in Carsharingflotten, über alle Anbieter hinweg. Der größere Anteil dieser Elektrofahrzeuge ist bei den Autoherstellern, die sich das leisten können. Der kleinere Anteil oder ein mittlerer Anteil ist bei Carsharingangeboten, die eine Förderung haben. Ob diese Fahrzeuge gehalten werden können wenn die Förderung ausläuft, ist eine andere Frage. Aber im Moment ist es so, dass die Carsharingkunden diese Elektrofahrzeuge nicht ausreichend auslasten und das ist nicht alleine mit Sachzwängen zu erklären – also mit den Fahrtweiten zum Beispiel –, sondern auch mit psychologischen Hemmnissen bei Carsharingkunden. Diese führen dazu, dass die Kunden eher die herkömmlichen motorisierten Fahrzeuge an den gleichen Stationen buchen, als die danebenstehenden Elektrofahrzeuge und daran müssen wir arbeiten. Da müssen alle dran arbeiten, die sich mit Elektromobilität beschäftigen. Aber solange diese Fahrzeuge nicht ausreichend ausgelastet sind, kann man das aus unserer Sicht sinnvollerweise nicht zur Voraussetzung machen, dass man dort eine zu hohe Quote ansetzt. Also wie gesagt, vor Ort sollte die Quote bestimmt werden, was richtig ist, das kann in der Diskussion mit den Carsharinganbietern geschehen, aber hier zu hohe Vorgaben zu machen, ist unzweckmäßig. Ein letzter Satz zu den Verordnungen: Im Gesetz ist kein Datum genannt, bis zu dem die Verordnungen vorhanden sein müssen. Also ob sie schnell kommen oder nicht schnell kommen ist in das Ermessen zunächst des Bundesverkehrsministeriums gesetzt. Wir hoffen natürlich, dass sie schnell kommen, aber es ist nicht festgeschrieben.

Vorsitzender: Danke. Jetzt haben wir noch zwei Fraktionen. Bitte schauen Sie auf die Uhr, dass wir das in der Zeit schaffen. Kollege Klare, SPD-Fraktion.

Abg. **Arno Klare** (SPD): Ein ganz kurzer Hinweis, weil gerade die Genossenschaften und Vereine angesprochen worden sind, das ist vom Gesetz jetzt erfasst und da war ich nicht ganz unbeteiligt übrigens, dass das sozusagen unabhängig von der Rechtsform da drin steht. Wenn man in die Erläu-

terung schaut, sind eingetragene Vereine und auch Genossenschaften erwähnt, als Beispiel. Das sage ich, weil Herr Gastel gerade danach gefragt hat.

Meine Frage geht an Herrn Glotz-Richter und auch nochmal an Herrn Loose, bitte nochmal das Vergabeverfahren zu bewerten, was dort im Gesetz steht. Das ist ja das ganz große Besteck und im Vorfeld ist relativ viel Kritik daran geübt worden, dass das eventuell etwas juristisch überdimensioniert sei. Wenn man den Kommunen, die ja nicht ungeübt sind in Ausschreibungen – die machen das ja pausenlos –, detailliert vorschreiben will im Gesetz, wie Ausschreibungen gehen, ist das ein bisschen wie Eulen nach Athen tragen. Wie könnte das aussehen und wie müsste das Gesetz sozusagen beschaffen sein? Meine letzte Bemerkung gilt jetzt der Tatsache, dass wir keine Regierungsvertreter mehr hier im Raum haben. Ich werte das so, dass die Parlamentarische Staatssekretärin losgezogen ist, die Verordnung auf den Weg zu bringen.

Vorsitzender: Dem ist wahrscheinlich eher nicht der Fall. Der Kollege Ferlemann ist auf dem Weg und die Staatssekretärin Bär hat den Flieger nach Rom erwischen müssen. Jetzt kommt der Herr Glotz-Richter, bitte.

Michael Glotz-Richter (Freie und Hansestadt Bremen): Herzlichen Dank. Vergabeverfahren, das ist in der Tat das große Besteck. Also neben dem ausdrücklichen Wunsch, dass die Minderung des Stellplatzbedarfs als Nummer 1 in den Zielen und in den Kriterien genannt wird, ist die Nummer 2 auf der Wunschliste, dass man bezüglich der Ansprüche an das Vergabeverfahren abrüstet, dass man also ein angemessenes und vom Aufwand und vom Ertrag her angemessenes Verfahren hat. Die kommunalen Spitzenverbände haben in der gemeinsamen Stellungnahme gesagt: Das, was wir hier als Vorschlag hatten, ist eher geeignet, die Vergabe einer Rastanlage an einer Bundesautobahn zu regeln, also ein Vorhaben mit der entsprechenden wirtschaftlichen Intensität. Hier aber haben wir es eher mit Dingen zu tun, die wir mit der Vergabe von Marktständen vergleichen könnten. Es ist nicht so, dass das Carsharing den großen wirtschaftlichen Erfolg verspricht und die Anbieter Schlange stehen. Wir haben in Bremen 3 Carsharinganbieter, davon einen großen und zwei kleine, die sehr spezialisiert sind. Wir bereiten ge-



rade ein Interessensbekundungsverfahren vor und das ist sicherlich ein angemessener Weg. Dann wissen wir, wer denn überhaupt möchte, und dann werden wir versuchen, über Einigungsverfahren zu einer ganz einfachen Vergabe zu kommen, wenn das Interesse da ist. Wir erwarten aber nicht den großen Run. Ich glaube das muss man hier in dieser Runde klar sagen.

Das zweite, was mit Aufwand verbunden ist: Wie lange sollen die Verträge laufen? Wir eröffnen eigentlich jedes Jahr neue Mobilpunkte und Mobilpünktchen in Bremen. Wenn diese jetzt alle immer 5 Jahre laufen, dann sind wir laufend mit neuen Interessensbekundungsverfahren und neuen Vergabesystemen beschäftigt. Das ist der zweite Punkt, um den ich Sie bitten möchte: Gehen Sie von den 5 Jahren weg; gehen Sie auf 8 Jahre oder Ähnliches. Damit entlasten Sie die Kommunen um 40 Prozent des Aufwandes. Wenn Sie sich fragen sollten: Was passiert denn danach? Schauen Sie sich die Städte an, in denen es Wechsel der Carsharingbetreiber gegeben hat, weil sie Pleite gegangen oder aufgekauft worden sind. Wien ist eines der wenigen Beispiele, dass ein Rückgang der Nachfrage, also der Nutzer da ist. Diese Wechsel tun der Sache nicht gut. Wenn wir sagen, wir haben ein gemeinsames Ziel und das heißt: Entlastung des Parkraums und Förderung umweltfreundlichen Verkehrs, dann müssen wir damit vorsichtig umgehen. Der Bedarf wird, glaube ich, im vorliegenden Gesetzentwurf überschätzt. Ich glaube, es tut gut, zu sagen: Wir machen ein Interessensbekundungsverfahren und damit haben wir, glaube ich, die Anforderungen des diskriminierungsfreien und transparenten Vergabeverfahrens auch erfüllt. Machen Sie die Zeiten länger, dann haben wir als Kommunen auch eine gewisse Entlastung. Alle 5 Jahre, das ist einfach ein Aufwand, der in dem Erfüllungsaufwand nach meiner Auffassung auch nicht richtig berechnet wurde. Also: kleines Besteck nehmen, um die Frage konkret zu beantworten.

Vorsitzender: Danke, dann kommt der Herr Loose.

Willi Loose (Bundesverband CarSharing e.V.): Ich kann mich inhaltlich vollkommen anschließen. Das ist auch unsere Erwartung sowie die Rückmeldung, die wir aus den Kommunen im Vorfeld und während des ganzen Prozesses bekommen haben. Keine Kommune hat ein Interesse daran, ein

aufwendiges und komplexes Verfahren durchzuführen. Für keine Kommune ist die Vergabe von Stellplätzen für Carsharing Kernaufgabe, sondern für alle ist das eine Aufgabe, die noch zusätzlich zu erledigen ist, eine Aufgabe, die zwar für eine sinnvolle Weiterentwicklung des Verkehrssystems wichtig ist, die aber mit so wenig Aufwand wie möglich betrieben werden sollte. Ich will das Beispiel von Freiburg anführen: Freiburg hat auf einer vollständig anderen Gesetzesgrundlage 400 Carsharingstellplätze geschaffen, nämlich aufgrund eines flächendeckenden Bebauungsplans, der nur den einzigen Zweck hatte, Carsharingstellplätze im öffentlichen Straßenraum auszuweisen. Diese 400 Carsharingstellplätze sind jetzt gerade in zwei Tranchen vergeben worden. Da sind im ersten Schritt 64 Standorte mit insgesamt 190 Stellplätzen in einem Interessensbekundungsverfahren mit Einigungstermin vergeben worden. Die Kommune hat ausgeschrieben, dass sie den Wunsch hat, diese Stellplätze, die sie über den Bebauungsplan ausgewiesen hat, zu vergeben. Jeder Interessent hat sich darauf bewerben können. Es gab einen gemeinsamen Termin, wo alle Anbieter an einen Tisch gekommen sind, und die Kommune hat von vornherein vorgegeben: Wenn es Doppelwünsche und keine Einigung gibt, dann wird gelost. Ein Losverfahren war jedoch nicht notwendig, weil sich die Anbieter untereinander geeinigt haben wer welche Stellplätze bekommen soll und die werden jetzt sukzessive besetzt mit Carsharingfahrzeugen. Das stelle ich mir unter einem einfachen Verfahren vor und das würde auch mit mehr Anbietern als in Freiburg klappen.

Wir haben hier in Berlin wieder auf der Grundlage der Teilentwidmung nach dem Landesstraßengesetz eine Vergabe gehabt, bevor die Free Floater in Berlin gestartet sind, also nur unter den stationsbasierten Anbietern. Damals saßen fünf Anbieter am Tisch, die sich auch untereinander darauf geeinigt haben, wer welche Stellplätze an welchen Orten gerne haben würde. Dann ist eine anonyme Liste an den jeweils zuständigen Bezirk gegangen, sodass der Bezirk gar nicht wusste, wer welchen Platz beanspruchen möchte. Der Bezirk hat gesagt: An diesen Stellen kann ich das erfüllen, an jenen Stellen ist es zu viel, da haben wir den Platz nicht, dann ging es wieder zurück – so lange, bis es eine Einigung zwischen den Möglichkeiten des Bezirks und den Wünschen der Anbieter gegeben



hat. Das stelle ich mir unter einem einfachen, diskriminierungsfreien Verfahren vor, wie es die Kommunen, bis hin zu den kleineren Kommunen, glaube ich, bereit wären zu machen.

Vorsitzender: Danke Herr Loose. Zum Abschluss BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN, Herr Kollege Gastel.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine erste Frage in der zweiten Runde richtet sich an die Bundesregierung. Die ist gerade nicht vertreten, aber vielleicht sitzt jemand aus den beteiligten Ministerien da und ist sprechfähig? Wenn dem nicht so sein sollte, dann gehe ich davon aus, dass die Antwort schriftlich gegeben wird oder nachrichtlich ins Protokoll eingefügt wird.

Vorsitzender: Bitte die Frage gleich formulieren.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Genau. Unter den Sachverständigen ist sehr viel über die Rechtsverordnung, die noch aussteht, diskutiert wurden und meine Frage an die Bundesregierung lautet: Wenn das Gesetz rechtskräftig ist, kann es dann bereits von den Kommunen angewandt werden? Oder müssen die Kommunen die Rechtsverordnung abwarten? Unter anderem Herr Loose hat die ganze Aufzählung offener Fragen gemacht; wenn Sie dazu bitte etwas sagen könnten, so dass man schon Hinweise hat, in welche Richtung es gehen wird.

Die zweite Frage, jetzt in der zweiten Runde, richtet sich an den Herrn Lottsiepen. Sie hatten vorhin schon auf meine Frage teilweise etwas zum Thema „Umweltvorgaben“ gesagt, die im Referentenentwurf noch vorgesehen waren und jetzt im Gesetzentwurf nicht mehr stehen. Wenn Sie das bitte noch etwas ausführen könnten, beispielsweise, was die Voraussetzung ist, um überhaupt solche Umweltvorgaben festlegen zu können und ob Ihre Erwartung ist, dass der Gesetzestext irgendwann, beispielsweise nächstes Jahr, geändert und korrigiert wird bzw. ob das dann Teil der Verordnung sein könnte.

Vorsitzender: Dann hat mal erst die Bundesregierung das Wort, bittschön.

Anke Leue (BMVI): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Mein Name ist Anke Leue, ich bin die zuständige Referatsleiterin im BMVI, damit zuständig auch für diesen Gesetzentwurf, der Ihnen vorliegt. Diese Ermächtigungsgrundlagen, betreffen

nur die Bundesfernstraßen und dementsprechend haben Sie eben gesagt, der Wunsch der Kommunen, irgendwo Carsharing ausweisen zu können, besteht vor allen Dingen auf anderen Straßen. Da müsste es also erst eine landesstraßenrechtliche Gesetzgebung geben, die auch eine Ermächtigung in straßenrechtlicher Hinsicht vorsieht, soweit es das stationsgebundene Carsharing betrifft. Beim nicht stationsgebundenen Carsharing bräuchten wir diese Regelung nicht, müssten aber trotzdem erst entsprechende Verkehrszeichen durch die Verordnung erlassen. Diese sind Ihnen im Übrigen schon bekannt, deshalb wundert mich ein bisschen der Hinweis seitens der Vertreter der Verbände, dass sie noch nicht wüssten, worüber hier gesprochen wird. Wir hatten eine Verbändebeteiligung begleitend zum Carsharingentwurf und hatten dort seitens des BMVI eine Anhörung durchgeführt. Dabei sind die Verbandsvertreter auch mit diesen Verkehrszeichen konfrontiert worden, die kennen sie also, zumindest unseren Entwurf. Das war eine begleitende Anhörung in einem sehr frühen Stadium; die haben wir gemacht um den Anklang dieser gesetzlichen Vorschriften zu eruieren.

Darüber hinaus haben wir natürlich eine Ausfüllung dieser Ermächtigungsgrundlagen vorzunehmen. Das wäre auf der Grundlage der gemeinsamen Verordnungsermächtigung StVG und dieses Carsharinggesetzes eine Änderung der StVO, die dann ein Platzhalter wäre. Da müssen wir genauso wie beim Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (EmoG) entsprechende Ermächtigungsgrundlagen in den Paragraphen 45 einstellen, wir müssen die Verkehrszeichen einstellen und die Hinweise rund um das Thema. Warum das in diesem Gesetzentwurf noch nicht weiter dezidiert aufgenommen ist? Herr Professor Brenner hat schon richtig drauf hingewiesen, dass das eine beihilferechtliche Relevanz hat. Wir müssten dann wahrscheinlich die Zustimmung aus Brüssel für diesen Gesetzentwurf einholen und deshalb haben wir das in dieser Phase nicht vor opportun gehalten, weil wir das Vorhaben gerne in dieser Legislaturperiode noch abschließen möchten. Wir müssen das also auf Verordnungsebene nachholen. Ich darf auch nochmal daran erinnern, dass wir notifizieren müssen; das haben wir mit dem Gesetz gemacht; die Notifizierungspflicht, die dreimonatige Stillhaltefrist war auch abzuwarten. Darüber hinaus ist auch die



Dienstleistungsrichtlinie angesprochen worden. Das heißt: So ganz einfach, ohne Gerüst, ohne Auswahl- oder Eignungskriterien weiterzumachen, geht leider nicht, denn es gibt bei den Vorschriften eben diese EU-rechtliche Relevanz.

Vorsitzender: Danke, Frau Leue. Alles protokolliert und nachzulesen. Der Herr Staatssekretär ist noch im Haushaltsausschuss bei der Maut eingebunden. Dann hat jetzt der Herr Lottsiepen das Wort.

Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland (VCD)): Herr Burkert, Herr Vorsitzender, gestatten Sie mir trotz der gegebenen Zeitnot auf eine Frage zu antworten, die nicht direkt an mich gestellt wurde, die aber gestellt wurde und wo die Antwort noch fehlt.

Vorsitzender: Bitte!

Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland (VCD)): Zwar wurde viel darüber gesprochen, dass Carsharing und auch das stationsunabhängige Carsharing dazu führen kann, dass Menschen ihr Auto abschaffen. Es wurde jedoch nicht gesprochen von einer noch kleinen aber größer werden Gruppe von Menschen, die sich bewusst entscheiden, kein eigenes Auto zu haben, obwohl sie es sich leisten könnten. Meistens leben diese Menschen in großen Städten, gerade hier in Berlin, wo wir ja ein deutliches Angebot haben an Free-Floating-Carsharing. Diesen Menschen hilft dieses Carsharing ganze erheblich bei ihrer Entscheidung zu bleiben, kein eigenes Auto zu haben, die sie einmal getroffen haben, nicht nur aus ökologischen, sondern auch aus anderen Gründen. Das stationsunabhängige Carsharing hilft oft, wenn zum Beispiel das Wetter oder die ÖV-Verbindung schlecht sind.

Zur Frage von Herrn Gastel, wie wir uns die ökologischen Mindestkriterien vorstellen. Wir werden da sicherlich diskutieren mit dem Bundesverband CarSharing e.V. (BCS) und ich weiß aus der Vergangenheit, dass unsere Anforderungen, also die des VCD, durchaus schärfer sind als die des BCS. Wir haben schon beim Referentenentwurf gesagt, dass es ganz schwierig ist, das jetzt zu tun, weil diese Fahrzeuge nicht empfohlen werden können.

Wir brauchen so schnell wie möglich Real Driving Emissions (RDE)-Daten. Das ist natürlich nicht über ein Carsharinggesetz zu regeln, aber wir müs-

sen belastbare Daten habe und dann dazukommen, dass das vernünftig geregelt wird. Das war ja auch beim Blauen Engel so. Der Blaue Engel hatte ein paar sehr positive und einige kritisch zu betrachtende Punkte. Man muss auch auf dem Lärmwert gucken, gar keine Frage. Man darf aber nicht den Fehler machen, dass man durch einen zu scharfen Lärmwert bestimmte Fahrzeuge ausschließt wie zum Beispiel diese Kastenausos wie „Caddy“ – die gibt es nun einmal leider nicht mit einem guten Lärmwert.

Der Gesetzgeber ist also an vielen Punkten gefragt; vieles geht ja inzwischen auch längst über Europa. Wenn man Autos durchsetzen will, die umweltverträglich sind, kann man das über Carsharing ausschließlich nicht lösen. Carsharingautos sollten sauber sein und es sollten vernünftige Grenzen und Kriterien gelten – auch beim CO₂ Ausstoß –, aber jetzt muss man berücksichtigen, dass diese Fahrzeuge nicht mehr zielführend sind. Elektrofahrzeuge, das hat Herr Loose auch schon ausgeführt, sind unglaublich wichtig. Wir brauchen sie, um die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen, und Carsharing ist da sehr wichtig, weil beim Carsharing gezeigt werden kann, dass man damit sehr gut fahren kann. Ich habe vorhin von der Gruppe der Menschen gesprochen, die kein eigenes Auto haben. Ich weiß auch, dass es unter denen Menschen gibt, die gerne ein Elektroauto nutzen und es auch anderen zeigen. Wirklich erstmals zeigen, wie das funktioniert, dass es funktioniert. Da ist das Elektroauto unheimlich wichtig. Aber die Anforderung an Carsharingunternehmen zu stellen, einen hohen Anteil an Elektrofahrzeugen zu haben, das würde ich kritisch sehen. Wie gesagt, das ist unheimlich wichtig und es wäre auch gut wenn man diese Kopplung Carsharingparkplatz und Ladesäule öfter in den Städten sehen würde.

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Lottsiepen. Herr Loose, die Frau Leue ist ja noch da, Sie können dann im Anschluss sprechen. Wir haben alle Termine, es ist kurz vor halb sieben.

Willi Loose (Bundesverband CarSharing e.V.): Ich möchte nur einen Satz für das Protokoll sagen.

Vorsitzender: Bitte.

Willi Loose (Bundesverband CarSharing e.V.): Die Aussage von Frau Leue, dass wir zu dieser inter-



nen Diskussion oder Klarstellung eingeladen gewesen wären, stimmt so nicht. Wir sind ausdrücklich nicht eingeladen gewesen, sondern es waren ausschließlich nur Carsharinganbieter eingeladen. Das nur für das Protokoll.

Vorsitzender: Dann haben wir das für das Protokoll und Frau Leue ist ja noch hier. Ich bedanke mich recht herzlich. Ich glaube, es war eine wichtige und gute Anhörung. Die 104. Sitzung ist geschlossen. Kommen Sie gut nach Hause. Vielen Dank!

Schluss der Sitzung: 18:30 Uhr

Martin Burkert, MdB
Vorsitzender

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)491-A - D

Stellungnahme zur 104. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 22.03.2017



Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Zusammenfassung der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 22. März 2017, 17.00 Uhr
zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes
zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)
(Drucksache 18/11285) und dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN – Intelligente Mobilität fördern – Rechtssichere Regelung zur
Ausweisung von Carsharing-Stationen schaffen
(Drucksache 18/7652)

A-Drs. 18(15)491-A

Willi Loose

Bundesverband CarSharing e.V.

Seite 1

A-Drs. 18(15)491-B

Gerd Lottsiepen

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Seite 6

A-Drs. 18(15)491-C

Michael Glotz-Richter

Freie Hansestadt Bremen

Seite 11

A-Drs. 18(15)491-D

Prof. Dr. jur. Michael Brenner

Friedrich-Schiller-Universität Jena,
Rechtswissenschaftliche Fakultät
Lehrstuhl für Deutsches und Europäisches
Verfassungs- und Verwaltungsrecht

Seite 24

Stellungnahme des Bundesverbandes CarSharing e. V. (bcs) zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)

Vorlage zur Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 22.03.2017

1. Der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) begrüßt als Branchenverband des deutschen CarSharing¹ die Vorlage des Gesetzentwurfs zum Carsharinggesetz.

Damit kommt ein lange vorgetragener Wunsch der CarSharing-Branche der Realisierung näher. Insbesondere das Fehlen einer verlässlichen Rechtsgrundlage zur Genehmigung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum hat viele Kommunen, die eigentlich der Dienstleistung CarSharing sehr zugewandt sind, davon abgehalten, CarSharing-Stellplätze im gewidmeten Straßenraum auszuweisen. Dadurch konnten gerade in den urbanen, innenstadtnahen Stadtteilen die CarSharing-Angebote nicht nahe genug an den Wohnungen der Privatkunden oder an den Arbeitsplätzen der gewerblichen Kunden aufgestellt werden.

Wir freuen uns, dass Politik und Ministerialverwaltung nach so langer Vorbereitungszeit nun mit den gesetzlichen Grundlagen für die Errichtung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum auf die Zielgerade einbiegen und die Verabschiedung des Gesetzes unmittelbar bevorsteht.

Es ist uns bewusst und wir erkennen vollumfänglich an, dass das Carsharinggesetz nur ein Angebot an die Kommunen darstellt, die im Gesetz ermöglichten Förderungen für ihren Geltungsbereich umzusetzen. Aus dem Gesetz erwächst keine Verpflichtung für die Kommunen zur Umsetzung der Maßnahmen bzw. zum vollumfänglichen Gebrauch der beschriebenen Förderungen. Wir sind uns dennoch sicher, dass die Kommunen weitreichenden Gebrauch von den Möglichkeiten des Gesetzes machen werden, wenn ihnen die Umsetzung möglichst leicht gemacht wird.

In unserer Stellungnahme möchten wir besonders auf folgende Punkte und daraus erwachsenden Handlungsbedarf hinweisen:

¹ Die in dieser Stellungnahme gewählte Schreibweise des Wortes CarSharing entspricht nicht der Dudenschreibweise. Sie entspricht jedoch der Schreibweise, die der Bundesverband CarSharing e. V. von Beginn an, also bereits vor der Aufnahme des Begriffs in den Duden, gewählt hat.

2. Wir vermissen die Zielbestimmung „Reduzierung des MIV“ und „Flächenentlastung im öffentlichen Straßenraum“ im § 1 CsgG.

In § 1 CsgG wird die „Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs“ als Zielbestimmung des Gesetzes benannt. Das ist richtig, jedoch relativ unbestimmt. Wir halten den Einfluss, den das CarSharing – und hier in besonderem Maß das stationsbasierte CarSharing und die kombinierten Angebote – auf den Besitz privater Pkw nimmt, für den wichtigsten Anteil an der verkehrs- und umweltentlastenden Wirkung dieser Dienstleistung. Mit unserer eigenen, im Herbst 2015 in zwölf Großstädten und einer Gemeinde durchgeführten Nutzerbefragung können wir belegen, dass auf jedes stationsbasierte CarSharing-Fahrzeug in den untersuchten Stadtquartieren bis zu 20 private Pkw abgeschafft wurden. Dieser Beitrag zum Überflüssig-Machen privater Pkw im Zusammenspiel mit der Nutzung von Bus & Bahn, Fahrrad und dem Zufußgehen zeichnet das CarSharing besonders aus. Deshalb sind wir der Meinung, dass die Entlastungswirkungen „Reduzierung des MIV“ und „Flächenentlastung im öffentlichen Straßenraum“ auch ausdrücklich in § 1 des CsgG aufgeführt werden sollten.

3. Wir halten es für prinzipiell richtig, dass sowohl für die Auswahl von nach § 3 CsgG als auch nach § 5 CsgG bevorrechtigungswürdigen Angeboten Auswahlkriterien bestimmt werden. Diese sollten sich in erster Linie an gewünschten Entlastungszielen orientieren, jedoch kein Hemmnis für die Entwicklung der privilegierten Angebote darstellen.

Wir hatten bereits im vorherigen Punkt ausgeführt, dass nach unserer Überzeugung in erster Linie die Flächenentlastung durch die vom CarSharing induzierte Abschaffung privater Pkw bzw. die Stabilisierung eines Lebens ohne eigenes Auto die Entlastungsleistung des CarSharing ausmacht. Wir befürworten, dass eine solche Entlastungswirkung zu einem Kriterium für die Vergabe von reservierten CarSharing-Stellplätze nach § 3 oder § 5 CsgG gemacht wird.

Wir sind jedoch reserviert gegenüber unrealistischen oder durch Dritte geprägte Entlastungskriterien, die vom einzelnen CarSharing-Anbieter nicht oder nur bedingt beeinflusst werden können. Hier sind beispielsweise überzogene Vorgaben für den Anteil von Elektrofahrzeugen in den privilegierten Flotten zu nennen, wie es im Umweltausschuss des Bundesrates diskutiert wurde. Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten sind heute nur in eingeschränktem Maße wirtschaftlich zu betreiben und werden nach unserer Erfahrung bei den bcs-Mitgliedern von den Kunden nur mit deutlicher Einschränkung beim Buchen gewählt. So haben Elektrofahrzeuge in gemischten Flotten eine um ein Drittel bis die Hälfte niedrigere zeitliche Auslastung wie die herkömmlich motorisierten Fahrzeuge an denselben Stationen. Dies ist nicht alleine aus den Nutzungsmustern heraus zu erklären, sondern Ausdruck von subjektiver Zurückhaltung, die erst allmählich abgebaut werden kann.

Die Auswirkungen von „Dieselgate“ und die an verkehrsnahen Schadstoffmessstellen in vielen Kommunen festgestellten gesundheitsschädlich überhöhten Stickoxidwerte haben eine große Verunsicherung bei den für die Fahrzeugbeschaffung zuständigen Verantwortlichen der CarSharing-Anbieter hervorgerufen. Auf unseren Wunsch hin hat die Jury Umweltzeichen ein

Moratorium für die Vergabe des Umweltzeichens Blauer Engel Car-Sharing (RAL-UZ 100) beschlossen, da es in seiner bisherigen Ausprägung nur von dieseldominierten CarSharing-Flotten einzuhalten war. Hier sind die CarSharing-Anbieter darauf angewiesen, dass Bundes- und Landespolitik möglichst schnell verlässliche Vorgaben für neue Zulassungsverfahren für (Neu-)Fahrzeuge und Kriterien für eine Blaue Plakette oder Zufahrtsbeschränkungen in Innenstädten mit überhöhten Schadstoffkonzentrationen beschließen, die Grundlage für eine neue Einkaufspolitik in CarSharing-Flotten sein können. Dies ist momentan nicht gegeben.

Wir begrüßen prinzipiell, dass sich CarSharing-Anbieter mit den örtlichen Verkehrsunternehmen vernetzen und gemeinsame Kooperationsprodukte entwickeln. Wir sprechen uns jedoch dagegen aus, dies als zwingende Voraussetzung für die Vergabe von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zu machen. Wir geben in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass eine solche wünschenswerte Zusammenarbeit nur dann zustande kommt, wenn beide Seiten dazu bereit sind. Wir haben in der Vergangenheit in Einzelfällen jedoch auch die Erfahrung machen müssen, dass – bei vielen positiven Beispielen fruchtbarer und erfolgreicher Kooperationen mit Verkehrsunternehmen – dies nicht in jedem Fall und an jedem Ort von Seiten der CarSharing-Anbieter veranlasst werden konnte.

4. Die Vergabeverfahren für die nach § 5 über Sondernutzung vergebenen anbieterspezifisch zugeordneten CarSharing-Stellplätze sollten so einfach wie möglich sein.

Selbstverständlich müssen die von den Kommunen durchgeführten Vergabeverfahren diskriminierungsfrei durchgeführt werden. Jedoch sollte es den Kommunen ermöglicht werden, die Verfahren so einfach wie möglich zu gestalten, damit nicht der Vergabeprozess bereits zum Durchführungshemmnis wird. Die Vorgabe eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens erfüllt sicherlich nicht die Erwartungen der Kommunen nach einem einfachen Vergabeverfahren. Der Bund kann die Kriterien der Sondernutzung für unternehmensspezifisch zugeordnete CarSharing-Stellplätze ausschließlich für die Straßen in seiner Straßenbaulast, also die Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten, bestimmen. Wir appellieren deshalb an die Bundesländer, Landkreise und Kommunen, die Sondernutzung zugunsten von zugeordneten CarSharing-Stellplätzen an den Straßen in ihrer Straßenbaulast unter Beachtung allgemeiner Vergaberegeln einfacher zu gestalten.

Wir verweisen dabei auf bestehende Vergabepraktiken in den Kommunen, die bereits jetzt CarSharing-Stellplätze in Sondernutzung vergeben oder das Vergabeverfahren, das Freiburg i. Brsg. bei der Vergabe von nach Bebauungsplan (also auf nicht vergleichbarer Rechtsgrundlage, aber mit vergleichbarer Ausgangslage) ausgewiesenen CarSharing-Stellplätzen durchgeführt hat.

5. Wir bedauern, dass die nach § 3 CsgG ermächtigten unselbständigen Verordnungen nicht zeitgleich zur Gesetzesberatung im Wortlaut vorgelegt wurden.

Die im Carsharinggesetz beschriebenen Förderungen bleiben so lange Makulatur, wie die nach § 3 Absatz 3 (und 4) ermächtigten unselbständigen Rechtsverordnungen ausstehen und im

Wortlaut unbekannt sind. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn diese Verordnungen bereits während der Gesetzesberatung im Bundestag inhaltlich von den zuständigen Bundesministerien vorgestellt worden wären. Nun bleibt zu wünschen, dass das BMVI diese Verordnungen zügig den anderen zuständigen Bundesministerien zur inhaltlichen Abstimmung vorlegt, damit sie bereits mit Inkrafttreten des Gesetzes am 01.09.2017 Geltung bekommen.

Erst nach Vorliegen des Wortlauts dieser Verordnungen kann eingeschätzt werden, ob damit die Umsetzung des CsgG optimal unterstützt wird oder ob auf der Umsetzungsebene noch Ergänzungs- oder Änderungsbedarf besteht.

- Beispielsweise ist derzeit nicht abschätzbar, ob das BMVI auf den Wunsch der stationsunabhängigen CarSharing-Anbieter bzw. der free-floating Angebote in kombinierten CarSharing-Angeboten eingeht, dass auf dem Verordnungsweg das Abstellen von free-floating Fahrzeugen in Bewohnerparkzonen nach Beendigung des Mietvorgangs ermöglicht werden soll, sofern die Kommunen dies erlauben möchten.
- Auch wird eine wirksame Regelung zum Schutz der zugeordneten CarSharing-Stellplätze vor Falschparkern benötigt, damit Störungen im Betrieb der CarSharing-Angebote vermieden werden.

6. Nicht nur Unternehmen sollen von den Maßnahmen der CarSharing-Förderung profitieren, sondern auch CarSharing-Anbieter in anderen Organisationsformen.

In der Gesetzesvorlage wird konsequent auf CarSharing-Unternehmen abgestellt. CarSharing-Anbieter sind jedoch nicht nur als Unternehmen organisiert (AG, GmbH, Einzelunternehmen, GbR), sondern auch als Vereine oder Genossenschaften (letztere in jüngster Zeit vor allem als Energiegenossenschaften mit Elektrofahrzeugen in ihrer Gemeinde). In 127 Städten und Gemeinden (von 540 CarSharing-Orten insgesamt, Stand Anfang 2016) würde es kein CarSharing-Angebot geben, wenn dieses nicht ehrenamtlich von einem Verein oder einer Genossenschaft organisiert würde.

Nach unserer Erfahrung trägt ein CarSharing-Angebot erst ab etwa 20 Fahrzeugen eine professionelle Anbieterstruktur mit hauptamtlichen Mitarbeitern (in der Wachstumsphase ab 20 Fahrzeugen auch oft als Teilzeitbeschäftigte). Ohne ehrenamtliches Engagement würde es in vielen kleinen Städten und Gemeinden gar kein CarSharing-Angebot geben. Auch viele jetzt neu entstehende CarSharing-Angebote im ländlichen Raum sind ganz oder zum Teil ehrenamtlich organisiert. Sie bieten in der Regel verlässliche und kunden- bzw. mitgliederorientierte Angebote mit einer teilweise hervorragenden Vernetzung in ihren Gemeinden.

Wir nehmen zur Kenntnis, dass eine von Herrn MdB Arno Klare angeforderte aktuelle Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages im Kern zum Ergebnis kommt: „Der Unternehmensbegriff des CsgG-Entwurfs nimmt keine Eingrenzung hinsichtlich des Rechtsträgers des Unternehmens vor. In Betracht kommen als Unternehmen im Sinne des CsgG damit insbesondere auch eingetragene Vereine oder deren organisatorische Untergliederungen.“ (WD7 – 3000 – 189/16) In den weiteren Ausführungen wird beschrieben, dass diese Einschätzung sowohl für CarSharing-Vereine gilt, die damit eine Gewinnerzielungs-

absicht verfolgen wie auch für solche, die CarSharing im Nebenbetrieb ohne Gewinnerzielung betreiben.

Wir würden es begrüßen, wenn der Deutsche Bundestag noch einmal ausdrücklich seine Auffassung bekräftigt, dass auch solche ehrenamtlich arbeitenden CarSharing-Vereine in den Genuss der Privilegien des CsgG kommen können.

Willi Loose, Bundesverband CarSharing e. V. (bcs)

17.03.2017

Deutscher BundestagAusschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur**Ausschussdrucksache****18(15)491-B**Stellungnahme zur 104. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 22.03.2017[Verkehrsclub Deutschland e.V. \(VCD\) · Wallstraße 58 · 10179 Berlin](#)

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn Martin Burkert, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280351-0 · Fax -10

Gerd Lottsiepen
Durchwahl – 12
gerd.lottsiepen@vcd.org

-  Berlin Alexanderplatz 
-  Jannowitzbrücke 
-  Märkisches Museum U2 
-  Märkisches Museum 147 
-  Jannowitzbrücke
-  Radparker: Hof, Tiefgarage

Berlin, 21. März 2017

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) - Drucksache 18/11285, Stand: 22.02.2017

Sehr geehrter Herr Burkert, sehr geehrte Frau Hanke-Giesers, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Einladung zur Anhörung und die Möglichkeit zum Entwurf des Carsharinggesetzes Stellung nehmen zu können. Gerne stellen wir im Folgenden die Position des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) dar.

Als ökologischer Verkehrsclub unterstützt der VCD das Carsharing wegen seiner positiven Auswirkungen auf den Klimaschutz, die Gesundheit der Menschen und die Lebensqualität in den Städten. Carsharing mindert die Zahl der Autofahrten zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und führt so zu deutlichen Emissionsminderungen. Autos in Privatbesitz stehen im Durchschnitt über 23 Stunden am Tag, sie verstopfen die Städte. Durch Carsharing werden deutlich weniger Autos und Parkplätze benötigt. In den Städten, die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts autozentriert umgestaltet wurden, wird Platz für Menschen und damit ein Stück weit Flächengerechtigkeit zurückgewonnen. Das Carsharing unterstützt die Freiheit, auch ohne eigenes Auto gut leben und mobil sein zu können. Der Verzicht auf das eigene Auto ist der Einstieg in eine zukunftsfähige multimodale Mobilität.

Als ökologischer Verkehrsclub begrüßen wir grundsätzlich den Entwurf des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (CsgG). Wir stellen aber fest, dass die

Diskussion um die Förderung - vor allem um Parkprivilegien für Carsharing-Fahrzeuge - seit inzwischen über 20 Jahren geführt wird, dass es viel zu lange gedauert hat, bevor nun der Gesetzgeber endlich zum Handeln schreitet. Auch wurde der Koalitionsvertrag nicht eingehalten, der - wie der 2014 beschlossene Klimaschutzplan 2020 - die Verabschiedung eines Carsharinggesetzes für das Jahr 2015 vorsah.

Im Gesetzgebungsverfahren wurde mehrfach die Absicht bekundet, das CsgG auf den gleichen Rechtsgrundlagen wie das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) fußen zu lassen. Dem kommt dieser Entwurf nur unzureichend nach. Viele Fachpolitiker/innen und Expert/innen hatten im Vorfeld die Erwartung geäußert, dass das CsgG in einem Paket oder doch zumindest zeitgleich mit dem Elektromobilitätsgesetz und als eine bundesweit einheitliche Lösung auf den Weg gebracht werden würde. Aber das Gesetzgebungsverfahren für das EmoG wurde schnell und mutig - auch gegen verfassungsrechtliche Bedenken - durchgezogen. Beim CsgG obsiegten jedoch verfassungsrechtliche Bedenken, obwohl auch gutachterliche Stellungnahmen vorlagen, die eine bundeseinheitliche, straßenverkehrsgesetzliche Lösung als verfassungskonform bezeichneten. Schließlich kam es nach langwierigen Diskussionen zum vorliegenden Gesetzentwurf, der nur für die Straßen des Bundes gilt. So bleibt es in der Verantwortung aller Bundesländer, Regelungen für Landesstraßen und kommunale Straßen zu beschließen.

Dennoch sprechen wir uns dafür aus, dass das CsgG jetzt - mit einigen Änderungen, Anpassungen und genaueren Begriffsbestimmungen - schnell beschlossen wird. Eine Vertagung in die nächste Legislaturperiode würde eine Fortsetzung der unendlichen Geschichte bedeuten und damit Zielsetzungen der Bundesregierung für den Klimaschutz karikieren. Im Gesetzentwurf ist in § 7 das Inkrafttreten CsgG für den 01. September 2017 vorgesehen. Wir haben immer einen früheren Termin begrüßt. Im Referentenentwurf war noch der 1. Juli angepeilt. Inzwischen sind wieder einige Monate ins Land gegangen. Der VCD appelliert, jetzt unbedingt den 1. September 2017 einzuhalten und das Gesetz noch in dieser Legislaturperiode in Kraft zu setzen.

Selbstverständlich werden wir an die Bundesländer appellieren, entsprechende Landesgesetze schnell zu beschließen und darauf verweisen, dass Gesetzesformulierungen möglich sind, die das Carsharing noch zielführender fördern als der vorliegende Entwurf. Schließlich warten viele Kommunen schon lange auf „Grünes Licht“.

Der VCD war in seiner Gründungsphase in den 1980er und frühen 1990er Jahren vielfach Geburtshelfer für Carsharing-Initiativen. Mit dem zunehmenden Erfolg des Carsharing etablierten sich Zusammenschlüsse einzelner Initiativen, Unternehmen mit unterschiedlichen Rechtsformen und schließlich als Dachverband der Bundesverband CarSharing (bcs), mit dem wir intensiv zusammenarbeiten. Deshalb empfehlen wir auch die Stellungnahme des bcs zu diesem Gesetzentwurf, der mehr als wir aus der Sicht der Carsharing-Unternehmen und – Initiativen Stellung nimmt. Im Folgenden werden wir fokussiert die uns wichtigsten Aspekte auführen.

- 1) **In § 1 Anwendungsbereich** wird als Zielsetzung des vorliegenden Gesetzentwurfes genannt: „Verringerung insbesondere klima- und umweltschädigender Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern“. Wir regen an, hier auch den

Schutz der Menschen vor gesundheitsschädigenden Schadstoffen sowie die **Einsparung von Verkehrsflächen**, besonders von Raum für den ruhenden Verkehr, als Ziele zu benennen. Die Städte werden durch neue Nutzungsmöglichkeiten für freiwendende Flächen deutlich attraktiver. Die Lebensqualität steigt.

Der Gesetzentwurf nennt in § 5 die Auswahlkriterien für eine Bevorrechtigung. Die dort genannten Kriterien (4) 1. „Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr“ begrüßen wir ausdrücklich. Die in (4) 2. genannte „Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen“ sollte sich in Bezug auf die Luftschadstoffe auch in § 1 wiederfinden. Die dann folgende Passage - „insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes“ - bedarf einer Relativierung. Sie ist eher auf solche Carsharing-Anbieter anzuwenden, die Autoherstellern gehören bzw. eng mit ihnen zusammenarbeiten. Heute sind das die free-floating-Carsharing-Unternehmen und nicht die Anbieter stationsgebundenen Carsharings. (siehe dazu Punkt 6 unserer Stellungnahme)

- 2) **Der VCD begrüßt es, sowohl stationsbasiertes Carsharing als auch stationsunabhängiges Carsharing („free floating“) zu bevorzugen.** Die unterschiedlichen Organisationsformen brauchen allerdings differenzierte Park-Bevorzugungen. Für stationsbasiertes Carsharing müssen, um die Voraus-Buchbarkeit und die damit verbundene Zuverlässigkeit zu gewährleisten, **Stellplätze anbieterspezifisch zugeordnet werden können.**

Wir begrüßen die durch § 5 (8) gegebene Möglichkeit, bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Parkfläche vor Nichtbevorzugten anzubringen.

Free-Floatendes-Carsharing wird von § 3 (4) - Ermäßigung oder Befreiung von der Gebührenpflicht – profitieren. Auch hier liegt es in der Verantwortung der Kommunen, in einem verkehrlichen Gesamtkonzept zu entscheiden.

Die Abgrenzung zum Geschäftsmodell Autovermietung ist in diesem Entwurf gegeben.

Wir sehen eine erhebliche **Gefahr** dadurch, dass es in § 3 (3) heißt, dass die Bevorzugungen und die Einzelheiten der Anforderungen erst in den **Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1** des Straßenverkehrsgesetzes festgelegt werden. (siehe dazu die Abschlussbemerkung in dieser Stellungnahme)

- 3) Die Carsharing-Landschaft ist historisch bedingt auch in ihren Organisationsformen äußerst bunt. Der Gesetzentwurf nennt in § 2 2. ausschließlich **Unternehmen**. Zahlreiche **Carsharing-Organisationen sind aber als Verein oder Genossenschaft** organisiert. Diese Organisationsformen sollten im Gesetz genannt werden. Auch ehrenamtlich arbeitende Initiativen sollten von der durch dieses Gesetz und die Folgegesetze der Bundesländer gefördert werden, wenn sie den Vorgaben genügen. Selbstver-

ständig müssen Bevorrechtigungen auf echte „Carsharer“ begrenzt bleiben, es muss ausgeschlossen bleiben, dass in Gebieten mit Parkplatzknappheit Carsharing-Initiativen nur zum dem Zweck gegründet werden, Parkplätze zu sichern.

- 4) Der VCD hat in der Vergangenheit begrüßt und war beteiligt, dass der **„Blaue Engel“** für das Carsharing definiert und eingeführt wurde. Heute begrüßt der VCD das der „Blaue Engel“ in diesem Entwurf nicht mehr wie im Referentenentwurf als **ökologische Mindestvoraussetzung** für eine Bevorrechtigung festgelegt wird. Mit dem Abgasskandal haben die Autohersteller den Blauen Engel diskreditiert.

Die Carsharing-Unternehmen mussten einen steigenden Anteil von Diesel-Fahrzeugen nutzen, um die CO₂-Vorgaben des „Blauen Engels“ einzuhalten. Inzwischen ist bekannt, dass Diesel-Pkw, die nach Euro 5 und Euro 6 zugelassen sind, Stickoxide in weit höherem Maß emittieren, als dies die Grenzwerte vorsehen. Die Grenzwerte Euro 5 und 6 für Dieselfahrzeuge sind durch eindeutig rechtswidrige oder rechtlich fragwürdige Manipulationen der Autohersteller völlig entwertet worden.

Auch Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen liegen weit über den Werten, die im Realverkehr erreicht werden. Laut International Council on Clean Transportation (ICCT) liegt die Differenz zwischen Laborwerten und Realwerten bei über 40 Prozent. Diese Schere ist aber bei allen Antriebsarten gegeben.

Der VCD regt an, in **der nächsten Legislaturperiode**, wenn es wieder hinreichend viele Pkw gibt, die eine zweifelsfreie ökologische Empfehlung bekommen, mit allen Beteiligten neu über die **ökologischen Mindestvoraussetzungen** sowohl für die Bevorrechtigung von Carsharing-Fahrzeugen als auch ein Öko-Label (das könnte wieder der „Blauer Engel“ sein) zu entscheiden.

- 5) Für Neuanschaffungen von Dieselfahrzeugen und später für alle Pkw sollte in einer Rechtsverordnung als Anforderung aufgenommen werden, dass die Dieselfahrzeuge die Grenzwerte auch im Realverkehr bei RDE-Messungen (real driving emissions) einhalten. Das ist für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung unverzichtbar und für Carsharing-Unternehmen unabdingbar, weil auch bei aktuellen Euro 6-Fahrzeugen in den nächsten Jahren Einfahrverbote in Umweltzonen drohen. Keinesfalls sollte die Diskussion für die von uns angeregte Rechtsverordnung zu einer Verzögerung des Inkrafttretens des Carsharinggesetzes genutzt werden. Auf absehbare Zeit wird es relativ wenig Fahrzeuge – vor allem wenig kleine, energieeffiziente Dieselfahrzeuge – geben, die „RDE-fest“ sind. Carsharing-Unternehmen könnten in der Zwischenzeit, wenn es denn unbedingt ein Diesel sein muss, das geraten sein, was Verbraucherverbände inzwischen empfehlen: Kunden sollen sich beim Kauf eines Dieselfahrzeuges vom Händler/Hersteller die Einhaltung des Grenzwertes bei RDE-Messungen schriftlich bestätigen lassen.
- 6) Elektroautos werden unbedingt als ein Baustein gebraucht, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung und der internationalen Staatengemeinschaft zu erreichen.

E-Autos machen besonders in Carsharing-Flotten Sinn. Menschen lernen E-Fahrzeuge im Alltagsbetrieb kennen. In Flotten erreichen E-Autos zudem früher die Fahrleistung, die gebraucht wird, um den hohen Energie- und Ressourcenbedarf für die Batterieproduktion auszugleichen. Allerdings ist das Angebot an Elektro-Neufahrzeugen nach wie vor beschränkt. Die Nachfrage von Carsharing-Kunden hält sich in Grenzen.

Da ein Carsharing-Auto mit Verbrennermotor ökologisch wertvoller ist als ein E-Auto in Privatbesitz, darf der „Markthochlauf“ von E-Autos nicht zulasten von Carsharing-Anbietern gehen. Für stationsbasierte Carsharing-Organisationen ist das E-Auto mit höheren Kosten und höherem Personalaufwand verbunden. Das stellt sich in der Misch-Kalkulation für Autohersteller, die Carsharing (in der Regel „free floating“) anbieten und als Werbemittel nutzen können, anders dar.

Hier ist über weitere, **über dieses Gesetz hinausgehende Fördermöglichkeiten** nachzudenken. Die Überlegungen könnten z.B. in das Elektromobilitätsgesetz II einfließen. Die Kombination Ladestation-Carsharing sollte gefördert werden. Plug-in-Hybride machen in Carsharing-Flotten nur dort Sinn, wo eine Ladestation mit einem anbieterspezifischen „Parkplatz“ gekoppelt ist.

Schlussbemerkung – Keine weitere Verzögerung

Zum Schluss möchten wir zusammenfassend festhalten, dass der VCD sich für ein Carsharinggesetz auf straßenverkehrsrechtlicher Grundlage eingesetzt hatte, das keine zusätzlichen Gesetzgebungsverfahren in den Bundesländern, wie sie nun anstehen, erforderlich gemacht hätte. Jetzt aber, um endlich zu einer handlungsorientierten Lösung zu kommen, wünschen wir ein gründliches, aber schnelles parlamentarisches Verfahren.

Letzteres gilt aber auch für die befassen Ministerien – in erster Linie für das BMVI. § 7 (1) nennt den 01. September 2017 als Datum für das Inkrafttreten. In § 7 (2) wird dies eingeschränkt durch die Formulierung: „Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen befugt, tritt es am Tag nach der Verkündung in Kraft“.

Der VCD bedauert, dass diese Rechtsverordnungen nicht zeitgleich mit dem hier diskutierten Gesetzentwurf vorgelegt wurden. Es war genug Zeit für die Erarbeitung. Die unendliche Geschichte der Genese des Carsharinggesetzes bedarf keiner weiteren Fortsetzung.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)491-C

Stellungnahme zur 104. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 22.03.2017

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Michael Glotz-Richter –Referent nachhaltige Mobilität–

**Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing
(Carsharinggesetz - CsgG) (BT Drs 18/11285)**

1. Vorbemerkung

Die Freie Hansestadt Bremen hat sich schon früh der Förderung des Carsharing zugewandt. Gerade unter den Vorgaben einer besonders effizienten Nutzung öffentlicher Ressourcen kommt der Carsharing-Förderung eine besondere Rolle zu, da hiermit auf eine marktgerechte und besonders ‚smarte‘ Arte und Weise eine Entlastung des Straßenraums erreicht wird und zu einer multi-modalen Mobilität beigetragen wird.

Bremen hat bereits 2003 die ersten Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in Bremen („mobilpunkte“) eingerichtet und war damit auch Referenz des Bundestags-Beschlusses in 2005 (BT¹).

2009 wurde in Bremen der „Carsharing Aktionsplan“ einstimmig in den zuständigen Deputationen verabschiedet. In diesem wohl bundesweit ersten kommunalen Fachplan zu Carsharing ist das Ziel enthalten, bis 2020 in Bremen 20.000 Carsharing Nutzer und Nutzerinnen zu haben (eine Vervielfachung gegenüber des Wertes von 2009). Im Vordergrund steht aber eine zu erwartende Entlastung des Straßenraums um mindestens 6.000 PKW.

Von Carsharing-Anbietern wird in Bremen seit 2009 der Nachweis der Stellplatzentlastung und das Einhalten der Kriterien des Umweltzeichens RAL UZ 100 bzw. RAL UZ 100b gefordert (gerade auch, da hier mehr als nur Emissionsanforderungen bestehen).

In der Stadt Bremen wurden mittlerweile 14 ‚mobil.punkte‘ und deren kleinere Version für enge Wohnstraßen, die ‚mobil.punktchen‘ angelegt. In den vergangenen Jahren haben zahlreiche Kommunen – oft unter Bezug auf die Bremer Erfahrungen – Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum angelegt. Weitere 10 mobil.punktchen/mobil.punkte sollen pro Jahr realisiert werden.

¹ Beschluss Bundestag vom 16.06.2005 „Car-Sharing als innovative Verkehrsdienstleistung im Umweltverbund fördern“, Beschluss Bundestag vom 16.06.2005 BT Drs. 15/5586



Abb 1: mobil.punkt (Rembertiring)



Abb2 : mobil.punktchen (Feldstr.)

Angesichts der Stadtgröße (558.000 Ew) und des hohen Radverkehrsanteils von 25% ist Bremen für die großen free-floating Anbieter derzeit nicht von Interesse. Damit steht Bremen für die Mehrzahl der Kommunen in Deutschland, wo es nur stationsgebundenes Carsharing gibt.

Mittlerweile nehmen auch die Stellplatzanforderungen für Neubauvorhaben in der Stadt Bremen das Potenzial von Carsharing für einen kostengünstigeren Wohnungsbau auf. Mit der seit 1.1.2013 gültigen Novellierung des Stellplatzortsgesetzes kann ein Bauherr auch über ein Mobilitätsmanagement (z.B. Mietertickets, Carsharing-Integration) die Zahl der baulich herzustellenden PKW Stellplätze mindern.

2. Straßenrechtliche Lösung

Der Entwurf zum Carsharing-Gesetz des Bundes nutzt das Straßenrecht zur Anordnungsmöglichkeit von Carsharing-Stationen des stationsbasiertes Carsharing. Bereits 2003 wurden die ersten Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in Bremen („mobilpunkte“) als Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums gemäß Bremer Landesstraßengesetz eingerichtet.

Es wird sehr begrüßt, dass mit dem Carsharing-Gesetz des Bundes Klarheit geschaffen wurde über einen für Kommunen / Straßenverkehrsbehörden gangbaren Weg zur Anordnung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum. Hiermit wird eine vielerorts diesbezüglich bestehende Unsicherheit beendet.

Das Bundesgesetz selber wird für die Anordnungspraxis von Carsharing-Stationen in den Kommunen eine nur geringe Anwendungsbreite haben, da es sich nur auf die Bundesstraßen erstreckt: so sind z.B. in Bremen von den rund 1.400 km Straßen nur rund 1 km angebaute Bundesstraßen, also Straßen an denen Carsharing Stationen für stationsgebundenes Carsharing entsprechend dem CsgG angeordnet werden könnten.

Es ist angesichts der verfassungsrechtlichen Zuständigkeiten für das Straßenrecht wünschenswert, dass eine breit getragene Lösung für das Carsharing-Gesetz des Bundes gefunden wird, um eine Vorbildrolle für weitere landesrechtliche Umsetzungen zu haben. Deshalb sollten die kommunalen Erfordernisse in Hinblick auf Carsharing eine besondere Wichtung erhalten.

Es ist angedacht, das Bremer Landesstraßengesetzes zu novellieren und hierin erweiterte Regelungen zur Sondernutzung durch Carsharing Stationen aufzunehmen. Hierin werden

die Ziele / Auswahlkriterien sowie Verfahrensregeln die gesammelten Erfahrungen von 14 Jahren mobil.punkt-Geschichte aufgenommen.

Es kann passieren, dass Bundesländer in ihren Landesregelungen andere Festsetzungen treffen als es der aktuelle Entwurf zum CsgG vorsieht, so dass es u.U. keine einheitlichen Regelungen über das Bundesgebiet geben wird. Das wäre angesichts der rechtlichen Zuständigkeiten aber nicht zu verhindern.

Das Ziel der *Verringerung des Parkraumbedarfs* fehlt in den Auswahlkriterien §5 (4)

Entwurf des CsgG:

§ 5(4): „Die Auswahlkriterien sind mit dem Ziel festzulegen, dass sie geeignet sind, durch die von dem jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung

1. zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, und

2. zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes,

am besten beizutragen. Bis zum erstmaligen Inkrafttreten einer Rechtsverordnung nach Satz 1 bestimmen sich die Auswahlkriterien nach der Anlage.“

In der kommunalen Praxis steht das Potenzial zur Minderung des Parkraumbedarfs durch eine Ausweitung des Carsharing eindeutig im Vordergrund.

In allen Städten in Deutschland gibt es vor allen in den innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten erhebliche Parkplatzprobleme. Carsharing hat hier ein Alleinstellungsmerkmal, um eine spürbare Entlastung zu erreichen. Die alljährlichen Untersuchungen zur Stellplatzentlastung in Bremen zeigen, dass in der Hansestadt mittlerweile über 4.000 PKW von Carsharing-Nutzerinnen und Nutzern abgeschafft worden sind. Gerade in den hochbelasteten innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten wohnen viele Menschen, die kein Auto für die alltäglichen Wege zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkauf etc. brauchen. Untersuchungen in Bremer Innenstadt-Wohnstraßen haben gezeigt, dass bis zu 40% der PKW an vier aufeinander folgenden Werktagen nicht benutzt wurden².

Um dieses Potenzial zu einer Entlastung des Straßenraums nutzen zu können, ist eine nutzerfreundliche Angebotsverbesserung des Carsharing nötig. Aus Nutzersicht kommt hierbei einem gut sichtbaren, gut erreichbaren Stationsangebot eine besondere Rolle zu. So haben die Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum das wesentliche Ziel der Minderung der Parkraumnachfrage. Diese Entlastungspotenziale des Carsharing sollten in den gesetzlichen Regelungen auf Bundes- und kommend den Landesregelungen im Vordergrund stehen.

Die Auswahlkriterien in §5 Absatz 4 CsgG (in der vom Kabinett beschlossenen Fassung) sollten an erster Stelle um „ - zu einer Verringerung des Parkraumbedarfs“ ergänzt werden.

Die Begründung ist entsprechend anzupassen.

Die Ergebnisse der Untersuchungen aus Bremen zeigen, dass mit der Ausweisung von Stationen in den innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten mit mobil.punkten und mobil.pünktchen das Carsharing als Alternative zum privaten PKW attraktiv wird und z.B. in

² Schlansky, Angelika / Gekaplan: Parken und Carsharing –Analyse im Bereich Steintor/ Fesenfeld in Bremen; Untersuchung im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen, April 2014

Bremen jedes Carsharing-Fahrzeug hier rund 15 private PKW ersetzt - wodurch wesentlich zur Entlastung des Straßenraums beigetragen werden kann.

Der Beitrag des Carsharing-Angebots zur Parkraumentlastung muss daher das zentrale Auswahlkriterium eines Carsharing-Anbieters bei der Standortvergabe im öffentlichen Straßenraum werden.

Zwar heißt es in der Begründung (A.I.) „Ein Entlastungseffekt des öffentlichen Raumes durch eine verminderte Anzahl von Fahrzeugen wird angestrebt“, jedoch fehlt die Umsetzung im eigentlichen Gesetzestext.

3. Das Vergabeverfahren sollte den Aufgaben und Zielen angemessen sein

Auch wenn die Verfahrensanforderungen gegenüber früheren Entwürfen des Carsharing-Gesetzes gemindert worden sind, so erscheint der notwendige Aufwand für die zuständigen Behörden immer noch sehr hoch und in der Sache nicht praxisgerecht. S.a. Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände: *„...In der kommunalen Praxis entspricht der Sachverhalt eher der Zuteilung eines Marktstandes auf Straßen oder Plätzen. In diesen Verfahren besteht eine lange geübte Praxis in Städten und Gemeinden.“*

In der Begründung des Gesetzes wird zu §5 (4) ein Interessenbekundungsverfahren ausdrücklich für geeignet erklärt (S.35). Die Stadt Bremen arbeitet gerade aktuell an einem Interessenbekundungsverfahren für neue Carsharing-Standorte. In dessen Ausformung zeigen sich die praktischen Umsetzungsprobleme:

Die in vielen Kommunen (so auch Bremen) ausdrücklich gewünschte Partizipation für die Planung hat Rückwirkungen auf die Verfahrensoptionen. In Bremen ergibt sich durch das Beirätegesetz die Pflicht, jeden einzelnen mobil.punkt/mobil.pünktchen in der Planung durch die jeweiligen Stadtteilbeirat zu bestätigen. Es wird also nicht top-down geplant, sondern mit einer aktiven Partizipation. Hierbei gibt es intensive Diskussionen, z.B. zur Lage und Größe künftiger Stationen - inklusive der Option, dass vorgeschlagene Standorte auch abgelehnt werden. Hinzu treten auch kurzfristige Wünsche nach Carsharing-Stationen an spezifischen Standorten aus der Bevölkerung oder Stadtteilpolitik. Von daher muss auch ein transparentes und diskriminierungsfreies Vergabeverfahren eine relativ hohe Flexibilität aufweisen.

In der praktischen Umsetzung in Bremen wird es dazu führen, dass nur kleine Lose (i.d.R. 4-5 Stationen) mit einiger Verbindlichkeit gleichzeitig in das Verfahren gebracht werden können. Mit kleineren Losgrößen wird jedoch auch kleineren Carsharing-Anbietern entgegen gekommen, da für sie das Betriebsrisiko bei einer kleineren Zahl an Stationen (und damit an Fahrzeugen) überschaubar bleibt. Allerdings steigt mit der Anzahl der Verfahren natürlich der Umsetzungsaufwand auf Behördenseite.

Durch die in § 5 (2) vorgesehene Befristung auf maximal fünf Jahre wird der Verfahrensaufwand für die betroffenen Behörden deutlich erhöht: *„Die Flächen sind im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens fünf Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). ...“*

Die Befristung in §5 Absatz 2 CsgG sollte auf bis zu acht Jahre gesetzt werden.

§ 5 (2): „...Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. ...“

Dort wo es Betreiberwechsel beim stationsgebundenen Carsharing gegeben hat (z.B. Wien), sind die Nutzerzahlen gesunken.

Dieser Aspekt sollte im Interesse der gewünschten Entlastungen berücksichtigt werden. Gleichzeitig gibt es das Interesse, Konkurrenz zu begünstigen und eine Ausweitung der Stationsdichte anzustreben und hierbei auch weitere Anbieter in den Markt zu bringen. Deshalb sollte eine Verlängerung dann im Vordergrund stehen, wenn der ausgewählte Carsharing-Anbieter seine Pflichten erfüllt hat und auf gute Akzeptanz bei der Bevölkerung stößt – und gleichzeitig -soweit es Interesse von anderen Carsharing-Anbietern im gleichen örtlichen Bereich gibt- diesen bei neuen Stationen den Vorzug zu geben.

**§ 5 (1) CsgG sollte Bezug auf entsprechende Fachplanungen nehmen:
„Soweit Kommunen / Straßenverkehrsbehörden ein räumliches Carsharing-Konzept entwickelt haben, sollte hierin ein Rahmen für die Vergabe von Sondernutzungsgenehmigungen gesehen werden.“**

Eine Minderung des Verfahrensaufwandes und die Betonung des Auswahlkriteriums der Verminderung des Parkplatznachfrage würden Bundes-Carsharing-Gesetz eher dem Ziel des Bundesrats-Entschließung (BR-Drs. 553/13 vom 7. Juli 2013) nahebringen, „zu einer Vereinfachung und Stärkung der Nutzung von Carsharing in Städten und Gemeinden zu kommen“.

Kontakt:

Michael Glotz-Richter

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Referent 'nachhaltige Mobilität'
Contrescarpe 72
28915 Bremen

Michael.glotz-richter@bau.bremen.de



Faktenblatt Car-Sharing Erfahrungen in Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

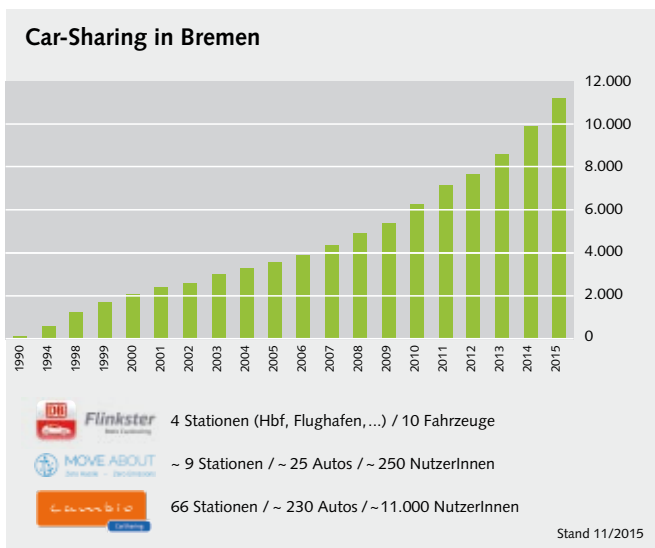


Car-Sharing Erfahrungen in Bremen

Rahmendaten

Die Stadt Bremen hat 554.000 Einwohner und (Stand April 2016) über 11.500 Car-Sharing-Nutzer was auf das gesamte Stadtgebiet bezogen 4 % der Führerschein-Inhaber ausmacht. Die Nutzung konzentriert sich aber wie in allen Car-Sharing-Städten stark auf die innerstädtischen Wohn- und Mischgebiete.

Es gibt in Bremen derzeit drei Car-Sharing-Betreiber (cambio, Flinkster, move about), die allesamt stationsgebundenes Car-Sharing anbieten. Ein großer free-floating Anbieter hat in einem Radio-Interview zu Bremen verlautbaren lassen, dass ihr Geschäftsmodell „für Metropolen, also richtig große Städte konzipiert“ sei und Bremen deshalb derzeit nicht im Fokus sei. So gibt es das „Free floating“ Car-Sharing der Automobilhersteller (Car2Go, DriveNow etc) in Deutschland auch nur in sieben großen Stadtregionen (B, K, D, M, S, HH, F), in Österreich nur in Wien, in der Schweiz gar nicht.



Der Car-Sharing Betrieb in Bremen wird nicht durch öffentliche Mittel subventioniert.

Car-Sharing – kein „stand-alone“ Angebot

Im gesamten Stadtgebiet Bremen hat der ‚Umweltverbund‘ (Fuß, Rad, ÖV) einen Anteil von ca. 60 % an allen Wegen der Bremerinnen und Bremer. Vor Allem fällt der Radverkehr mit einem Anteil von rund 25 % ins Auge. Die Abhängigkeit vom Auto, um die täglichen Weg erledigen zu können, ist in einer Stadt wie Bremen geringer – die Einbindung von Car-Sharing ist eine Chance, nicht nur eine Alternative zum Gebrauch eines Autos zu haben, sondern auch eine Alternative zum Besitz eines Autos.

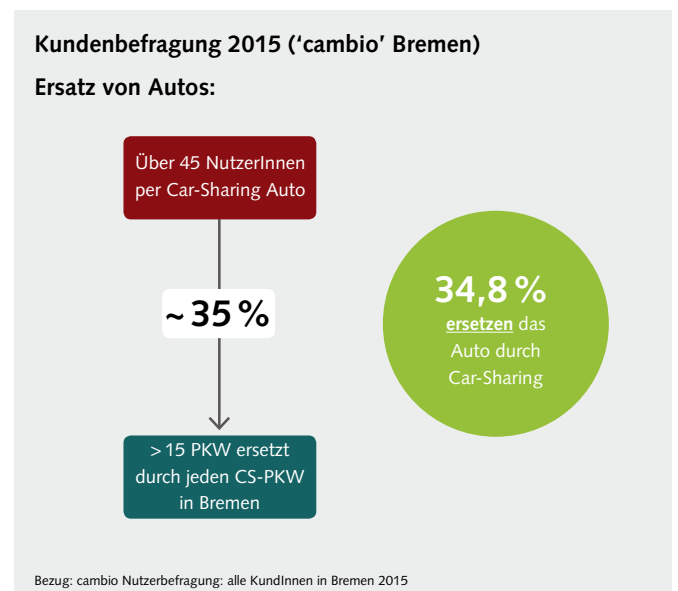
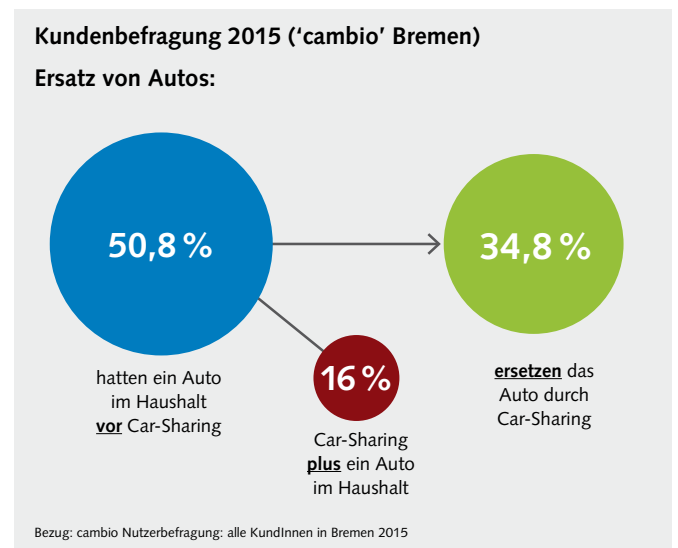
In den Innenstadtbereichen sind viele Straßen durch Parken völlig übernutzt. Es gibt Probleme für Fußgänger, aber auch z.B. für LKW (Müllabfuhr, Feuerwehr...) durch falsch parkende PKW.

Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen

Car-Sharer nutzen mehr den Umweltverbund und sind stärker ‚multi-modal‘ ausgerichtet als klassische Autobesitzer. Auch tragen umweltfreundlichere Fahrzeuge zu einer Entlastung bei.

Die Entlastung des Parkraums ist jedoch für Bremen der wichtigste Faktor in der Förderung des Car-Sharing. Die Untersuchungen (cambio Kundenbefragung / alle Kunden; 2015) zeigen, dass rund ein Drittel aller Nutzerinnen und Nutzer einen PKW abgeschafft haben, insgesamt rund 4.000 PKW. Hiermit wird eine deutliche Entlastung des Straßenraums erreicht.

Wenn man mit Parkgaragen den gleichen Effekt erzielen wollte, wie er mit Car-Sharing in Bremen erreicht wurde, müsste man 70 – 100 Millionen € investieren!



Car-Sharing Aktionsplan (2009 beschlossen)

In Bremen wurde 2009 ein Car-Sharing Aktionsplan beschlossen, mit dem Ziel, bis 2020 mindestens 20.000 Car-Sharer zu erreichen – wichtiger noch ist die erwartete Entlastung um 6.000 PKW.

Kernbestandteile sind:

- Ausweitung des Netzes der Car-Sharing-Stationen auch im a Straßenraum
- Integration in Neubauvorhaben (Änderung der Stellplatzsatzung ist zum 1.1.2013 erfolgt)
- Integration mit dem ÖPNV
- Einbindung in das Flottenmanagement in Behörden in Betrieben
- Awareness und Information



Mobil.punkte: i.d.R. 5 Car-Sharing Fahrzeuge in Senkrecht- oder Schrägaufstellung (bis zu 12 Car-Sharing-Fahrzeuge an dem größten mobil.punkt) – große Fahrzeugvielfalt

mobil.punkte

Die Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum heißen in Bremen ‚mobil.punkte‘. Sie sind mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß gut erreichbar und mit einer Stele klar gekennzeichnet. Fahrradbügel sorgen für ein sicheres Abstellen von Fahrrädern, sowohl für Car-Sharing-Nutzer als auch für Anwohner.

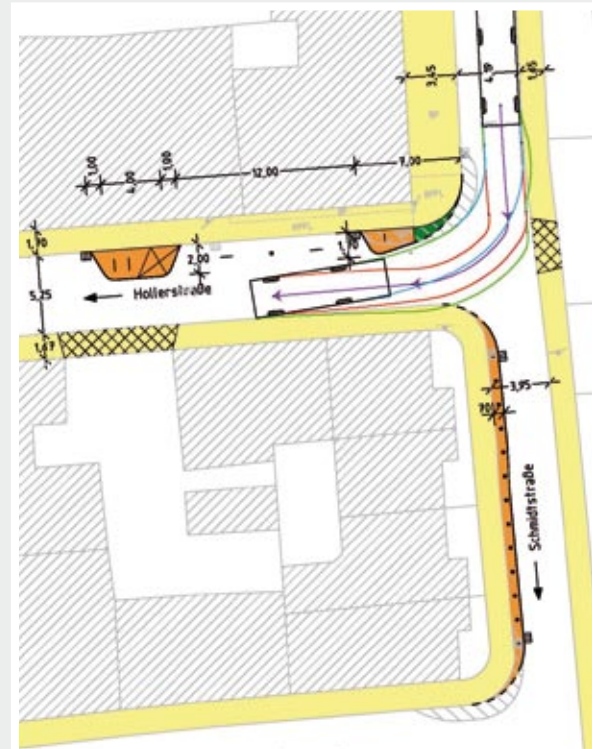
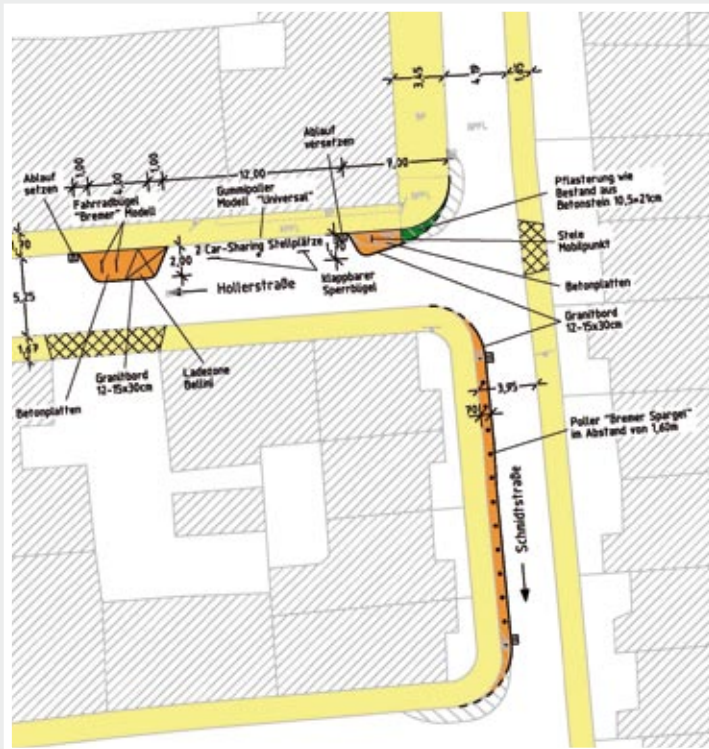


‚**mobil.püñktchen**‘ sind die kleineren Varianten der mobil.punkte: Car-Sharing-Stationen (2-3 Fahrzeuge) in engeren Wohnstraßen. Durch die Einrichtung einer solchen Station wird zugleich ein Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geleistet, da sie häufig an Stellen entstehen, wo falsch geparkt wird. Durch bauliche Maßnahmen werden Überquerungsbe- reiche für Fußgänger und Schleppkurven für Rettungs- und Müllfahrzeuge freigehalten. Auch bei mobil.püñktchen verbes- sern weitere Fahrradbügel das sichere Abstellen von Fahrrädern sowohl für Anwohner als auch Car-Sharing-Nutzer.




Mobil.püñktchen in Bremen: 2-3 Car-Sharing Fahrzeuge, i.d.R. Längsparken – zumeist die besonders nachgefragten Kompaktfahrzeuge

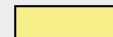
Städtebauliche und verkehrliche Einbindung eines ‚mobil.punktchens‘



Gehwegnasen zur Einfassung der Car-Sharing-Station sowie Verbreiterung des Gehweges (Schmidtstraße) und Absicherung gegen Parken. Hierdurch können die Schleppkurven mit Minimalanforderungen für Müllfahrzeuge und Feuerwehr eingehalten werden.

 Geplante Gehwegnase Oberfläche Betonplatten 50 x 50cm

 vorhandene Zufahrt

 vorhandener Gehweg



Vorher: Abstimmung mit der Feuerwehr



Nachher: Gehwegnase hält Einmündung frei



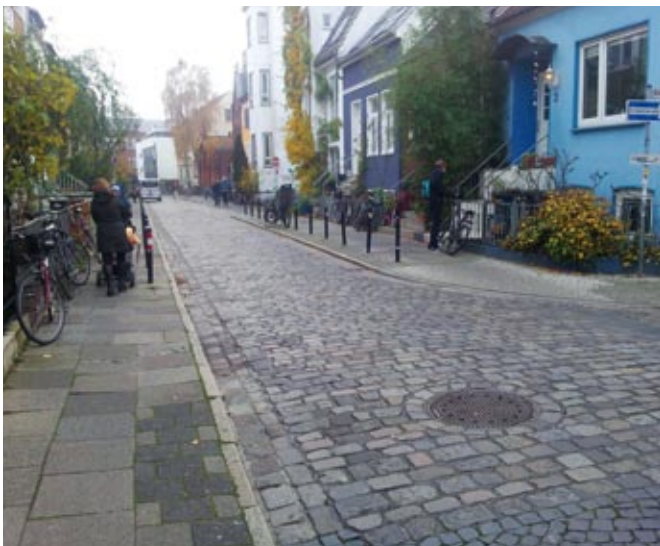
Vorher



Nachher



Einweihung durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Dr. Joachim Lohse



Gehwege (Schmidtstraße) vom Parken freigeräumt



Dichtes Netz an Car-Sharing-Stationen: Bestandteil des Umweltverbundes



Nutzen für die Allgemeinheit ist nachzuweisen

Für den Betrieb an einem „mobil.punkt“ oder „mobil.punktchens“ muss der Car-Sharing-Anbieter einen öffentlichen Nutzen nachweisen. Dafür sind zwei zentrale Anforderungen zu erfüllen: Zum einen die Einhaltung der Kriterien des Umweltzeichens „Blauer Engel für Car-Sharing“ (RAL-UZ 100 bzw RAL-UZ 100b), zum anderen der Nachweis eines deutlichen Parkraumentlastungseffekts auch als Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Nur wenn diese Kriterien erfüllt sind, wird ein Nutzungsvertrag mit dem Car-Sharing-Anbieter geschlossen. Eine monatliche Nutzungsgebühr wird pro Stellplatz erhoben. Die Verwaltung der Flächen erfolgt durch die städtische Parkraum-Managementgesellschaft, die BREPARK.



Integration Neubauvorhaben

Die Stellplatzanforderungen für Neubauvorhaben in der Stadt Bremen sind seit 1.1.2013 dahingehend geändert, dass als Regelfall auch Mobilitätsmanagement (z.B. durch Integration von Car-Sharing) zur Minderung des erforderlichen Stellplatznachweises genutzt werden kann.



Absperrung gegen Fremdarker – wichtig für sichere Rückbringung des Car-Sharing-Fahrzeugs



Auch ohne eigenes Auto jederzeit mobil – eine Car-Sharing Nutzerin in Bremen

Schlussfolgerungen

- Die Pilotmaßnahmen der Anlage von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in Bremen haben gezeigt, dass hiermit deutliche Entlastungen im Straßenraum möglich werden.
- Der in Bremen gewählte rechtliche Weg der Sondernutzung wird auch in den Ansätzen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als Grundlage gewählt.
- Die Erfahrungen in Bremen zeigen, dass eine Freihaltung der Car-Sharing-Stellplätze durch Klapppoller o.ä. für ein gutes Funktionieren notwendig ist.
- Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum können so gestaltet werden, dass durch einfassende Gehwegnasen Flächen gewonnen werden können, um die Situation für Fußgänger (v.a. für Querungen) zu verbessern und behindertes Parken in Kreuzungen hinein zu unterbinden.

- Die Entlastung des Straßenraums durch Car-Sharing bietet eine Möglichkeit, die Parksituation zu ordnen und z.B. Gehwege von parkenden Fahrzeugen zu befreien.
- In Bremen wird für Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum vom Car-Sharing-Anbieter neben der Einhaltung der Kriterien des Blauen Engels für Car-Sharing (RAL UZ 100 und RAL UZ 100b) gefordert, dass eine Stellplatzentlastung von mindestens 1:6 erreicht wird. Qualitätssicherung mit guten Entlastungseffekten sollte ein wichtiges Ziel des wettbewerblichen Zugangs der Car-Sharing Anbieter für die Zulassung an Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum sein. Ein Anbieter sollte nicht nur von Stationen im öffentliche Straßenraum abhängig sein.
- Es gibt ein großes Interesse vieler deutscher Städte, dem Bremer Beispiel zu folgen und Car-Sharing durch die Anlage von Stationen im öffentlichen Straßenraum zu fördern. Entsprechende Bundes- und ggf. Landesregelungen können den Kommunen und Straßenverkehrsbehörden Rechtssicherheit geben.



Großes internationales Interesse am Bremer Car-Sharing-Konzept



Kontakt

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Michael Glotz-Richter, Rebecca Karbaumer
Contrescarpe 72
28915 Bremen

michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de
rebecca.karbaumer@umwelt.bremen.de

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Freie
Hansestadt
Bremen



Diese Broschüre ist gefördert durch die Europäische Kommission im Rahmen der CIVITAS Initiative für nachhaltigen Stadtverkehr (CIVITAS CAPITAL Projekt) und ist Teil des Austauschs zwischen den Städten des CIVINET für den deutschsprachigen Raum. In diesem Netzwerk sind Städte, aber auch Wissenschaftler und Dienstleister aus Deutschland, Österreich und der Schweiz aktiv, um sich zu Themen nachhaltigen Stadtverkehrs auszutauschen. Die Mitgliedschaft im CIVINET ist kostenfrei.

Weitere Informationen unter <http://www.civitas.eu/civinet/civinet-german>





Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)491-D
Stellungnahme zur 104. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 22.03.2017

Friedrich-Schiller-Universität Jena

Prof. Dr. M. Brenner, FSU Jena, D-07740 Jena

An den Vorsitzenden des
Ausschusses für Verkehr und
digitale Infrastruktur
des Deutschen Bundestages
Herrn Martin Burkert, MdB
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Vorab per E-Mail:

verkehrsausschuss@bundestag.de
friedrich.fassbender@bundestag.de

Rechtswissenschaftliche Fakultät

Lehrstuhl
für Deutsches und Europäi-
sches Verfassungs- und
Verwaltungsrecht

Carl-Zeiß-Str. 3
D-07743 Jena

Telefon: 0 36 41 · 94 22 40
Telefax: 0 36 41 · 94 22 42

Universitätsprofessor
Dr. Michael Brenner

E-Mail Sekretariat:
S.Hammon@recht.uni-jena.de

Jena, den 21. März 2017

Stellungnahme zu dem

Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing
(Carsharinggesetz – CsgG)
– BT-Drucksache 18/11285 –

und

dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel u. a. sowie
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– BT-Drucksache 18/7652 –

Sehr geehrter Herr Vorsitzender
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

zu dem o. g. Beratungsgegenstand darf ich wie folgt Stellung nehmen:

I. Das Anliegen des Gesetzentwurfs

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung verfolgt das Ziel, Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharing zu ermöglichen, um die Verwendung von Carsharingfahrzeugen zu fördern. Diese Bevorrechtigungen, deren Einzelheiten durch Rechtsverordnungen auf der Grundlage von § 6 Abs. 1 StVG geregelt werden sollen (vgl. insoweit § 4 CsgG), beziehen sich nach § 3 Abs. 2 CsgG auf das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen sowie auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

In diesem Kontext eröffnet § 5 CsgG die Möglichkeit einer Sondernutzung öffentlichen Straßenraums zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge. Die entsprechenden Flächen sollen im Wege eines Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis zur Verfügung gestellt werden.

II. Die Fragestellung

Vorliegend stellt sich die Frage, wie die Regelung rechtlich einzuordnen ist, ob es sich um eine straßenverkehrsrechtliche oder um eine straßenrechtliche Regelung handelt. Die Frage ist deshalb von Bedeutung, weil im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Bundesregierung aufgefordert wird, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der „auf Grundlage des Straßenverkehrsrechtes eine Bevorrechtigung des stationsbasierten und stationsunabhängigen Carsharing in Kommunen ermöglicht“. Begründet wird diese Forderung damit, dass das Parken ein ausschließlich straßenverkehrsrechtlicher Vorgang sei, weshalb der Bund eine grundsätzliche Gesetzgebungskompetenz für die Regelung von Carsharing-Stationen auf Grundlage von Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG besitze. Der sog. Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts wird in dem Antrag eine Abfuhr erteilt; zugleich wird davon ausgegangen, dass Parkvorrechte aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes zulässig seien.

Demgegenüber verfolgt der Gesetzentwurf der Bundesregierung einen straßenrechtlichen Ansatz.

III. Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht

Maßgeblich für die verfassungsrechtliche Beurteilung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung wie auch der Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist die Unterscheidung zwischen Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht. Es handelt sich um eine verfassungsrechtlich vorgegebene Unterscheidung, aus der sich wesentliche Weichenstellungen für die Ausgestaltung der Privilegierung des Carsharing ergeben.

1. Das Straßenrecht

Das Straßenrecht i. S. des Straßenwegerechts umfasst die Gesamtheit der öffentlich-rechtlichen Rechtsnormen, die die Rechtsverhältnisse an solchen Straßen, Wegen und Plätzen zum Gegenstand haben, welche dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind. Bestimmendes Charakteristikum des Straßenrechts als Teilmaterie des öffentlichen Rechts ist damit die Regelung der Voraussetzungen und Modalitäten der Bereitstellung und Unterhaltung von Straßen. Das Straßenrecht, das die Bereitstellung von Straßen für den öffentlichen Verkehr einschließlich der wegrechtlichen Widmung umfasst, regelt mithin den Rahmen der Straßenbenutzung. Es geht insoweit um die Entstehung, die Ein- und Umstufung sowie Einziehung öffentlicher Straßen, die Bestimmung des Trägers und des Umfangs der Straßenbaulast sowie um die Frage, „unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang die Straße dem einzelnen zur Verfügung steht“¹.

Die Materie umschließt mithin die Rechtsverhältnisse an öffentlichen Straßen in sachenrechtlicher Hinsicht. Gemeint sind damit die Institute der straßenrechtlichen Widmung, der Einstufung und Einziehung einer Straßen, die Abgrenzung des Gemeingebrauchs vom Sondergebrauch, die rechtlichen Grundlagen der Planung für

¹ Vgl. exemplarisch z. B. Oeter, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, Grundgesetz, Bd. 2. 6. Aufl., 2010, Art. 74, Rdnr. 154, unter Bezugnahme auf Steiner, Straßen- und Wegerecht, in: Steiner (Hrsg.), Besonderes Verwaltungsrecht, 8. Aufl., 2006, S. 745 ff., sowie Bayer, WiVerw 1983, S. 77 ff.

Neubau und Ausbau, die Träger und der Inhalt der Straßenbaulast sowie die Straßenaufsicht.

Das Straßenrecht legt mithin die abstrakte Zweckbestimmung der öffentlichen Sache und damit die abstrakte Verkehrsaufgabe der Straße fest; es ist auf die spezifische Verkehrsfunktion der Straße gerichtet. Es verbietet damit auch alle die abstrakte Zweckbestimmung überschreitenden Nutzungen.

2. Das Straßenverkehrsrecht

Demgegenüber regelt das Straßenverkehrsrecht, das an das Straßenrecht und insbesondere an die Widmung anknüpft, unter ordnungsrechtlichen Gesichtspunkten die Probleme der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die in erster Linie daraus resultieren, dass viele Verkehrsteilnehmer zur gleichen Zeit von der bestimmungsgemäßen Benutzung der Straße Gebrauch machen. Das Straßenverkehrsrecht kommt damit Ordnungsbedürfnissen nach, die erst durch die Art und Menge der bestimmungsgemäßen Benutzungen der öffentlichen Straße entstehen. Es knüpft damit an die Zahl der Verkehrsteilnehmer, an die Frequenzen der Straßenbenutzung und an die zeitlichen Verkehrsballungen an.

Die Aufgabe des Straßenverkehrsrechts lässt sich mithin beschreiben als die Ordnung der Gemeingebrauchsausübung unter konkreten Gemeinverträglichkeitsgesichtspunkten. Das Straßenverkehrsrecht betrifft damit in seinem Schwerpunkt einen Sachbereich der Gefahrenabwehr. Es ist sachlich begrenztes Ordnungsrecht², das der Abwehr von Gefahren von Verkehrsteilnehmern und anderen Dritten und der optimalen Ablaufsicherung des Verkehrs dient. Es hält Vorschriften sowohl hinsichtlich des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer (StVG, StVO) als auch hinsichtlich des Zustandes und der Zulassung der Verkehrsmittel (StVZO) bereit. Im Gegensatz zu sonstigem Ordnungsrecht ist hierfür der Bund zuständig.

² Vgl. nur Oeter, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, Grundgesetz, Bd. 2, 6. Aufl., 2010, Art. 74, Rdnr. 154.

Insbesondere gilt es hervorzuheben, dass das Straßenverkehrsrecht in seiner Gesamtausrichtung präferenz- und privilegienfeindlich ist³. Es geht grundsätzlich von einer Gleichbehandlung und der Gleichrangigkeit aller Verkehrsteilnehmer aus. Aus diesem Grund kann eine Privilegierung einzelner Verkehrsteilnehmer oder einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern nicht auf das Straßenverkehrsrecht gestützt werden, wenn dies zur Folge hätte, dass alle übrigen Verkehrsteilnehmer vom Gemeingebrauch an der Straße ausgeschlossen werden würden.

Das Straßenverkehrsrecht berechtigt insbesondere nicht zu verkehrsregelnden Maßnahmen, die die wegerechtliche Funktionsbestimmung einer Straße (Einrichtung eines Fußgängerbereichs durch Teileinziehung) durch Zulassung einer anderen Benutzungsart (beschränkter Kfz-Verkehr) faktisch wieder aufheben⁴. Das Straßenverkehrsrecht darf mit anderen Worten die straßenrechtliche Widmung nicht konterkarieren oder unterlaufen.

3. Unterschiede zwischen den beiden Materien

Der grundsätzliche Unterschied zwischen den beiden Bereichen besteht folglich darin, dass das Straßenrecht den öffentlich-rechtlichen Sachherrschaftsstatus überhaupt und die Grenzen zwischen Gemeingebrauch und Sondernutzung bestimmt, während das Verkehrsrecht bestimmt, welche *im Rahmen des wegerechtlich-abstrakten Gemeingebrauchs* liegenden Nutzungen auch tatsächlich zulässigerweise ausgeübt werden dürfen. Das Straßenrecht legt damit die Grenze zwischen abstraktem und individuellem, zwischen zulässigem und unzulässigem Gemeingebrauch fest. Daher verweisen die Straßengesetze in ihren Gemeingebrauchsklauseln auch regelmäßig auf die Verkehrsvorschriften (vgl. z. B. § 14 Abs. 1 ThürStrG).

Daran wird deutlich, dass das Straßenverkehrsrecht das Straßenwegerecht voraussetzt. Darüber hinaus müssen sich straßenverkehrsrechtliche Regelungen innerhalb des straßenrechtlichen Widmungsrahmens halten. Mit anderen Worten ermöglicht das Straßenverkehrsrecht nur Regelungen innerhalb des Rahmens, in dem der Ver-

³ BVerwG, zfs 1998, 403/405; BVerwG, zfs 2011, S. 52/58. Vgl. auch Steiner, NJW 1993, S. 3161/3164.

⁴ BVerwG, NJW 1982, 840

kehr durch die wegerechtliche Widmung zugelassen ist⁵. Die Widmung bestimmt mithin den Rahmen, innerhalb dessen die Straßenverkehrsvorschriften zur Anwendung gelangen, die ihrerseits das Verhältnis der Verkehrsteilnehmer zueinander unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Ordnung sowie Leichtigkeit des Verkehrs regeln.

Das Straßenverkehrsrecht ist danach das Recht der Nutzungsausübung innerhalb des straßenrechtlich vorgegebenen Widmungsrahmens. Das Straßenverkehrsrecht knüpft an die wegerechtliche Widmung an; es kann weder ihre Voraussetzungen noch ihren Umfang regeln.

Ein Vorrang des Straßenverkehrsrechts gegenüber dem Straßenrecht kommt nur dann in Betracht, wenn auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts (insbes. § 45 StVO) Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen *aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs* in Rede stehen. Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen verkehrsrechtlicher Art sind mithin nur dann zulässig, wenn sie *aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs* Verkehrs- und Benutzungsarten rechtlich ausschließen, die an sich innerhalb des widmungsrechtlichen Rahmens liegen. So darf z. B. eine verkehrsrechtliche Anordnung zum Schutz der Nachtruhe den Lkw- oder Motorradverkehr beschränken (§ 45 I Nr. 3, I b 1 Nr. 5 StVO).

Doch gilt es insoweit zu berücksichtigen, dass durch die Anordnung von Verkehrsverbotten und Verkehrsbeschränkungen keine dauerhaften Entwidmungen oder Widmungsbeschränkungen der Straße, also dauerhafte Ausschlüsse bestimmter Verkehrsarten bewirkt werden dürfen. Beschränkungen des abstrakten Verkehrsgebrauchs und der abstrakten Verkehrsaufgabe der Straße können nur durch eine Widmungsverfügung ausgesprochen werden.

Eine straßenverkehrsrechtliche Lösung ist mithin dann ausgeschlossen, wenn und soweit es nicht mehr um Ordnungsbedürfnisse innerhalb eines bestimmungsgemäßen Gebrauchs geht, sondern um eine (Neu-)Festsetzung der Verkehrsbestimmung

⁵ Hiervon geht auch die Rspr. aus, vgl. insbesondere BVerfGE 40, 371/378.

und Verkehrsfunktion geht – wie das vorliegend mit Blick auf den Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Fall wäre.

Im Übrigen vertritt auch das Bundesverwaltungsgericht dezidiert die Ansicht, dass Maßnahmen nach § 45 StVO nur zur Gefahrenabwehr zulässig sind und daher voraussetzungsgemäß wegen dieser finalen Ausrichtung situationsbedingt sein müssen und nicht von dauerhafter Natur sein dürfen. Die auf § 45 StVO gestützten Maßnahmen sind daher stets abhängig vom Fortbestehen der Gefahrensituation, durch die ihre Anordnung veranlasst wurde.

IV. Gesetzentwurf und Antrag im Lichte dieser Vorgaben

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zielt auf eine nachhaltige umwelt- und klimafreundliche Mobilität, die Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums und den Erhalt des Innovationsstandorts Deutschland. Zu diesem Zweck sollen Carsharingfahrzeuge von Unternehmen besondere Privilegien eingeräumt bekommen.

Der Regelungszweck des Gesetzentwurfs ist ein mehrfacher. Die Privilegierung von Carsharingfahrzeugen hat einen auf den Schutz der Umwelt gerichteten Bezug sowie einen innovativ-wirtschaftsfördernden. Auch der Antrag der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zielt auf einen besseren Schutz der Umwelt.

Doch besteht der grundlegende Unterschied zwischen dem Gesetzentwurf der Bundesregierung und dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN darin, dass der Gesetzentwurf der Bundesregierung ein eigenständiges Bevorrechtigungsgesetz auf den Weg bringen will, während hingegen der Antrag der Fraktion eine straßenverkehrsrechtliche Lösung favorisiert.

Aus verfassungsrechtlicher Sicht begegnet der Fraktionsentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN indes grundlegenden kompetenz- und damit verfassungsrechtlichen Bedenken, die sich aus dem oben Dargelegten ergeben. Solchen Bedenken sieht sich hingegen der Entwurf der Bundesregierung nicht ausgesetzt.

1. Keine Ausgestaltung des Parkens, sondern straßenrechtliche Sondernutzung

Bei der Privilegierung von Unternehmen im durch das Gesetz intendierten, das Car-sharing bevördernden Sinn geht es der Sache nach um eine Teileinziehung von öffentlichen Straßen, genauer: von Ortsdurchfahren von Bundesstraßen, wofür der Bund eine straßenrechtlich fundierte Regelungskompetenz besitzt. Die vorgeschlagene Regelung zielt in ihrem Kern mithin nicht auf die Ausgestaltung des Parkens, was straßenverkehrsrechtlich geregelt werden könnte; vielmehr stellt die im Gesetzentwurf enthaltene Privilegierung von Unternehmen zur Nutzung öffentlichen Straßenraums der Sache nach eine Teileinziehung öffentlichen Straßenraums dar. Der betreffende öffentliche Straßenraum kann aufgrund dieser Privilegierung – entgegen der bisherigen Widmung – nicht mehr dem allgemeinen straßenrechtlichen Gemeingebrauch zugänglich gemacht werden, sondern nur durch das privilegierte Unternehmen bzw. die diesem gehörenden Fahrzeuge genutzt werden. Dies aber stellt eine straßenrechtliche Sondernutzung dar, da sie der Sache nach die Erlaubnis beinhaltet, ein bestimmtes Geschäftsmodell, ein bestimmtes Gewerbe im öffentlichen Verkehrsraum, der durch den Gemeingebrauch gekennzeichnet ist, durchzuführen.

Es handelt sich bei dem Gesetz mithin um eine straßenrechtliche Teileinziehung, verbunden mit der Bewilligung einer straßenrechtlichen Sondernutzung, die aufgrund eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens ermöglicht werden soll.

Daher spricht § 5 des Gesetzentwurfs auch zutreffend von einer „Sondernutzung öffentlichen Straßenraums“. Und klassische Sondernutzungstatbestände unterfallen nicht der straßenverkehrsrechtlichen Kompetenz nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG⁶.

Mit dieser Ausgestaltung wird insbesondere der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts Rechnung getragen. Das Gericht hat ausgeführt, dass sich das Straßen- und Wegerecht herkömmlicherweise mit den Rechtsverhältnissen an den öffentlichen Straßen beschäftigt, und zwar vorwiegend unter zwei Gesichtspunkten, nämlich zum einen nach der technischen Seite (Entstehung, Indienststellung, Einteil-

lung und Beendigung durch Einziehung), zum anderen im Hinblick auf die Benutzung nach der in der Widmung festgelegten spezifischen Verkehrsfunktion; in diesen letztgenannten Bereich gehören „vor allem diejenigen Vorschriften, welche anordnen, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang die Straße dem Einzelnen zur Verfügung steht“⁷.

Und genau darum geht es hier: Um eine Regelung, die die Verwirklichung eines bestimmten Geschäftsmodells im öffentlichen Straßenraum ermöglicht und zu diesem Zweck eine Teileinziehung öffentlichen, an sich für den Gemeingebrauch gewidmeten Straßenraums vornimmt. Die in Rede stehenden Parkflächen werden dem Gemeingebrauch entzogen, und zwar nicht aus Gründen der Sicherung der Leichtigkeit des Verkehrs oder aus Gründen der Gefahrenabwehr, sondern zur Ermöglichung der Verwirklichung eines bestimmten Geschäftsmodells. Dies aber stellt einen straßenrechtlichen, nicht hingegen einen straßenverkehrsrechtlichen Regelungsansatz dar.

2. Keine straßenverkehrsrechtliche Ausgestaltung möglich

Nicht in Betracht kommt hingegen eine straßenverkehrsrechtliche Regelung, wie dies in dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gefordert wird. Beim Straßenverkehrsrecht handelt es sich, wie dargelegt, um ein sog. privilegienfeindliches Sonderordnungsrecht des Bundes. Dies bedeutet, dass das Straßenverkehrsrecht durch eine verkehrsordnungsrechtliche Grundausrichtung gekennzeichnet ist und gekennzeichnet sein muss.

Das Bundesverfassungsgericht hat dies folgendermaßen charakterisiert:

„Das Straßenverkehrsrecht dient hiernach dem Zweck, die spezifischen Gefahren, Behinderungen und Belästigungen auszuschalten oder wenigstens zu mindern, die mit der Straßenbenutzung unter den Bedingungen des modernen Verkehrs verbunden sind. Es regelt in diesem Rahmen die (polizeilichen) Anforderungen, die an den Verkehr und an die Verkehrsteilnehmer gestellt werden, um Gefahren von anderen

⁶ Oeter, in: v. Mangoldt/Klein/Starck, Grundgesetz, Bd. 2. 6. Aufl., 2010, Art. 74, Rdnr. 154.

Verkehrsteilnehmern oder Dritten abzuwenden und den optimalen Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten. Das Straßenrecht ist *sachlich begrenztes Ordnungsrecht* (Hervorhebung durch den Verfasser), für das dem Bund – abweichend vom sonstigen (Polizei-)Ordnungsrecht – die Gesetzgebungskompetenz zusteht⁸.

Eine straßenverkehrsrechtliche Regelung kann vor dem Hintergrund dieser verfassungsrechtlichen Vorgaben daher keine Privilegierungen aussprechen, die nicht durch Aspekte der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gedeckt sind. Das Straßenverkehrsrecht ist als Ordnungsrecht privilegienfeindlich und soll nicht durch andere Aspekte – Umweltschutz, Wirtschaftsförderung – verwässert werden.

V. Fazit

Zusammenfassend verdient der Entwurf der Bundesregierung Zustimmung. Eine bundesrechtliche, im Straßenverkehrsrecht angesiedelte Bevorrechtigung stationsgebundener Carsharing-Unternehmen scheidet zum einen wegen des straßenrechtlichen Inhalts der Privilegierung (Teileinziehung, Einschränkung des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs) und damit aus kompetenzrechtlichen Gründen aus, zum anderen deshalb, weil es sich beim Straßenverkehrsrecht aufgrund seines ordnungsrechtlichen Ansatzes um privilegienfeindliches Sonderordnungsrecht des Bundes handelt, das der Anreicherung mit anderen Inhalten nicht zugänglich ist.

Aus diesem Grund ist es aus verfassungsrechtlicher Sicht zutreffend, ein eigenständiges Bevorrechtigungsgesetz auf den Weg zu bringen, das stationsgebundenen Carsharingunternehmen Stellflächen als Sondernutzungsflächen in Ortsdurchfahrten auf Bundesfernstraßen gewährt. Für eine solche Regelung besitzt der Bund die straßenrechtliche Gesetzgebungskompetenz.

⁷ BVerfGE 40, 371/378.

⁸ BVerfGE 40, 371/380.

Darüber hinaus ist das Gesetz aber auch deshalb vorausschauend, weil es zugleich als Vorbild für entsprechende, sich an der bundesgesetzlichen Ausgestaltung orientierende Landesgesetze dienen kann.

gez. Brenner

Professor Dr. Michael Brenner