

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