

# Carsharing sichtbar fördern

## Eckpunktepapier der Carsharing-Branche zum angekündigten Carsharing-Gesetz der Bundesregierung unter Beteiligung des InnoZ

### Präambel:

**Verkehrsentlastung in den Städten und Gemeinden ist eine wichtige Zukunftsaufgabe der Politik auf allen Ebenen. Die Bundesregierung beabsichtigt, durch das vorgelegte Carsharing-Gesetz (CsgG) einen Beitrag dazu zu leisten.**

Carsharing wird von der Politik als wichtiger Baustein eines zukunftsweisenden und nachhaltigen Verkehrssystems bezeichnet. Durch den ordnungspolitischen Rahmen wird jedoch aktuell der private Pkw-Besitz gegenüber der Pkw-Nutzung (Carsharing) privilegiert. Wir begrüßen daher das Ansinnen der Bundesregierung, mit dem nun vorgelegten Carsharing-Gesetz Rechtssicherheit bei der Privilegierung von Parkflächen für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Raum zu erwirken.

Die beiden Grundvarianten des Carsharing – das stationsbasierte und das stationsunabhängige Carsharing – dienen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und können sich gegenseitig ergänzen. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir, dass das Carsharing-Gesetz die gesamte Angebotsspanne, deren Anforderungen und die dahinter stehenden Kundenwünsche gleichermaßen berücksichtigt.

Die Privilegierung erfolgt sowohl im Sinne des öffentlichen Interesses als auch der Gleichbehandlung aller Bürgerinnen und Bürger:

- *Öffentliches Interesse:* Mit dem CsgG wird den Kommunen ein Instrument an die Hand gegeben, ihre eigenen Nachhaltigkeitsziele besser zu erreichen. Carsharing reduziert den Flächenbedarf, den Parkraumsuchverkehr, die von Pkws verursachte Verkehrsleistung und die Emissionen. Daneben ermöglicht Carsharing die Teilhabe an individueller Mobilität jenseits des privaten Pkw. Damit leistet Carsharing einen wichtigen Beitrag auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität.
- *Gleichbehandlung:* Gleichzeitig werden die Möglichkeiten verbessert, Bürgerinnen und Bürgern mit und ohne Präferenz für ein eigenes Auto bei der Nutzung öffentlichen Parkraums gleich zu behandeln.

Für die erfolgreiche Umsetzung des Gesetzes und zur bestmöglichen Ausschöpfung der Entlastungspotenziale des Carsharing, schlagen die Carsharing-Branche und das InnoZ die Umsetzung folgender Punkte im Carsharing-Gesetz vor:

**Eckpunkte:****1. Die Ziele des Carsharing Gesetzes sollten auch die Entlastungswirkungen des Carsharing auf Verkehr und Flächeninanspruchnahme umfassen (§ 1).**

Neben den Entlastungseffekten für das Klima und die Umwelt sollten konkret auch die Entlastungseffekte für den Verkehr (z. B. Reduzierung von Stau und Parkraumsuchverkehr) und den öffentlichen Raum (z. B. Reduzierung Flächeninanspruchnahme) in den Anwendungsbereich (§ 1) aufgenommen werden.

**2. Das Gesetz sollte klar definieren, welche Eigenschaften das Carsharing-Angebot erfüllen muss, damit es dem öffentlichen Interesse dient und Privilegien rechtfertigt (§ 2).**

Der öffentliche Straßenraum ist ein knappes und kostbares Gut. Das Gesetz soll den Kommunen ermöglichen, dieses Gut einer gerechteren und effizienteren Nutzung zuzuführen, als dies gegenwärtig der Fall ist. Um Missbrauch zu vermeiden, muss das Gesetz präzise definieren, welche Angebotscharakteristika als privilegierungswürdig angesehen werden. Insbesondere sollte das Gesetz definieren, dass nur solche Fahrzeuge eine Privilegierung erfahren, welche zum Zwecke der Nutzung für Kundinnen und Kunden (bzw. Nutzerinnen und Nutzer) gehalten werden. Ein Definitionsvorschlag findet sich im Anhang des Eckpunktepapiers. Alle Fahrzeuge bzw. Anbieter, die dieser Definition entsprechen, können eine Privilegierung erfahren.

**3. Parkraum für Carsharing-Fahrzeuge sollte rechtlich gesichert sein, aber auch darüber hinaus praxisorientiert möglich und zeitlich nicht limitiert sein.**Kennzeichnung von Stellplätzen

Wir begrüßen es, dass im aktuellen Gesetzestext die aus unserer Sicht notwendige Möglichkeit zur Sicherung von zugeordneten Stellplätzen gegen Falschparker enthalten ist.

Wir sprechen uns zusätzlich dafür aus, dass reservierte Carsharing-Stellplätze, egal ob anbieterspezifisch oder anbieterunspezifisch zugewiesen, durch ein eigenes, neu zu entwickelndes selbsterklärendes Verkehrszeichen (Richtzeichen) - ähnlich dem Zeichen 229 Taxenstand - gekennzeichnet werden und in den Verwaltungsvorschriften das Abschleppen von Falschparkern ermöglicht wird.

Höchstparkdauer

Zusätzlich sollte die Gesetzestextbegründung eine Empfehlung abgeben, dass für Carsharing-Fahrzeuge auch auf bewirtschafteten Flächen, die nicht als Carsharing-Flächen gekennzeichnet sind, keine Parkhöchstdauer Anwendung findet.

#### **4. Carsharing-Fahrzeuge sollen auch in Bewohnerparkzonen einer Stadt abgestellt werden können.**

Um maximale Entlastungswirkung zu erzielen, sollten Carsharing-Fahrzeuge auch in allen Bewohnerparkzonen einer Stadt nutzerfreundlich abgestellt werden können. Bereits heute sehen die allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung eine Erteilung von Anwohnerparkausweisen auch für Anwohner ohne Privat-Pkw vor, die Mitglied einer stationsbasierten Carsharing-Organisation sind. Damit können Anwohner während der Carsharing-Nutzung in ihrer Bewohnerparkzone parken.

Weitergehend ist jedoch eine Regelung notwendig, die es allen CarSharing-Nutzern erlaubt, Fahrzeuge mit CarSharing-Plaketten gemäß § 4 CsgG in solchen Bewohnerparkzonen abzustellen. Davon sind in erster Linie stationsunabhängige Angebote betroffen. Dies hilft jedoch auch stationsbasierten Angeboten, die in Einzelfällen nicht auf definierten Stellplätzen, sondern in eng umrissenen Straßenquartieren auf öffentlichen Parkplätzen bereitgestellt werden.

Es sollte im Carsharing-Gesetz eine Ermächtigung eingeführt werden, wonach Carsharing-Angebote (bzw. Carsharing-Fahrzeuge) im § 6 StVG (1) zum Thema Parklizenzierungen und in der Umsetzung in den §§ 45 und 46 StVO angeführt werden (beispielsweise in Form flottenbezogener Bewohnerparkausweise). Auch hier gilt natürlich, dass es ins Benehmen der örtlichen Behörden gestellt ist, ob und wenn ja, wie sie diese Regelung vor Ort umsetzen.

#### **5. Eine diskriminierungsfreie Aufteilung von anbieterspezifisch zugeordneten und allgemein zugänglichen Stellplätzen auf Grundlage transparenter Kriterien ist sinnvoll.**

In denjenigen Städten, in denen sowohl stationsbasierte als auch stationsunabhängige Anbieter auftreten, sollte von den Kommunen eine angemessene Aufteilung von allgemeinen Carsharing-Stellplätzen nach § 3 sowie von anbieterspezifisch zugeordneten Stellplätzen gemäß § 5 vorgenommen werden. Hierfür sollten die kommunalen Genehmigungsbehörden Kriterien für die Aufteilung in die beiden Stellplatzvarianten entwickeln. Dafür ist Transparenz für den Entscheidungsprozess der Kommune gefordert in Bezug auf:

- die Nachhaltigkeitsziele und Zielgruppen der Nachhaltigkeitsstrategie;
- Multimodalität und Mobilitätsmanagement im Zusammenspiel zwischen den kommunalen Einflussgrößen ÖPNV-Angebot, Radverkehrsinfrastruktur, Parkraumregulierung und Carsharing-Regulierung;
- Anzahl und Zuteilung der privilegierten Stellplätze auf
  - anbieterübergreifend und anbieterspezifisch privilegierte Stellplätze
  - einzelne bzw. mehrere Carsharing Anbieter (im Falle der anbieterspezifischen Privilegierung).

**6. Der Aufwand für die Kommunen sollte so gering wie möglich gehalten werden. Wir setzen auf ein möglichst einfaches Vergabeverfahren für anbieterspezifisch zugeordnete Stellplätze nach § 5.**

Die im § 5 CsgG beschriebenen Ermächtigungen und Vergaberegeln für die Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums haben unmittelbare Wirkung nur auf die nach Landesrecht zuständige Behörde, die anbieterspezifisch zugeordnete Carsharing-Stellplätze an einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße vergibt. Länder und Kommunen können jedoch auch jede andere, ihnen zweckmäßig erscheinende Regelung der Sondernutzung für anbieterspezifisch zugeordnete CarSharing-Stellplätze anwenden, solange sie dabei übergeordnete allgemeine Rechte beachten. Dies gilt sowohl für die Ausgestaltung der Sondernutzungsregelungen, insbesondere die Beschreibung von Auswahlkriterien, wie auch für das gewählte Verfahren.

Aus Sicht der Kommunen könnte es zweckmäßig sein, eine Bedarfsabschätzung über Anzahl und Verteilung von zu vergebenden Stellplätzen im Raum aufzustellen. Bei der Vergabe konkreter Stellplätze ist ein antragsbezogenes Vergabeverfahren für die meisten Kommunen der einfachste und unkomplizierteste Weg und erleichtert nicht nur den erstmaligen Aufbau, sondern auch den laufenden Ausbau des Carsharing in den Kommunen. Ein Antragsverfahren ebnet kleineren Kommunen, die den Aufwand einer Ausschreibung scheuen, den Einstieg in die Umsetzung des Gesetzes.

Wir halten aus betrieblichen Gründen eine längere maximale Vergabezeit als in § 5 vorgesehen für die anbieterspezifisch zugeordneten Stellplätze von beispielsweise acht Jahren für sinnvoll.

**7. Wir benötigen eine zeitnahe und koordinierte bundesweite Umsetzung des § 5 CsgG in die Landesgesetze.**

Eine zeitnahe Umsetzung der Voraussetzungen für die Sondernutzung entsprechend § 5 CsgG in die Straßen- und Wegegesetze der Bundesländer ist wünschenswert. Diese Umsetzung fällt in den Kompetenzbereich der Länder.

Die auf Bundesebene für das CsgG zuständigen Bundesministerien sollten in Abstimmung mit dem Bundesrat und den zuständigen Bund-Länder-Fachgremien die Bereitschaft bei den Bundesländern zur schnellen und lückenlosen Umsetzung in die Landesgesetze schaffen bzw. erhöhen und ggf. koordinierend tätig werden.

Stand 28.09.2016

Unter der Mitarbeit von:

