

# ≡ *mobilogisch!*

Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung **1/07**



16. BUVKO – Inis und Unis mobilisieren:

## **Verkehrsrückgang als Chance!**

Unfälle weltweit  
**Opfer der  
Motorisierung**

ÖPNV + Bahn  
**Mit der RegioTram  
direkt in die City**

Fußgänger  
**Kreiseln sicherer  
und komfortabler**

## Erwartungen der CarSharing-Anbieter an die Politik

### **Reservierte CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum**

83.000 Fahrberechtigte im CarSharing verzeichnete die letztjährige Erhebung des Bundesverbandes CarSharing e. V. (bcs) mit Stand 01.01.2006. Sie werden von etwa 100 eigenständigen CarSharing-Anbietern in Deutschland gehalten. In diesem Jahr wird das Überschreiten der 100.000er Kundengrenze erwartet. Zur Zeit läuft gerade die aktuelle Branchenerhebung des bcs, deren Ergebnisse voraussichtlich im März erwartet werden können.

Zweistellige jährliche Zuwachsraten sind zwar ein stolzes Ergebnis, angesichts des vorhergesagten Marktpotenzials von ca. 1,5 Mio. Nutzern und Nutzerinnen in Deutschland ist der Weg bis zur Zufriedenheit über das Erreichte jedoch noch weit. Zudem breitet sich CarSharing nur langsam in der Fläche, in bisher nicht versorgte Mittel- und Kleinstädte, aus.

### **Politische Rahmenbedingungen entscheiden (mit) über den Erfolg**

Dabei sind es nicht nur die Anbieter der Mobilitätsdienstleistung und ihre Kundennähe, die über den Erfolg des CarSharings entscheiden. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen können einerseits das CarSharing stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung rücken und so seine Integration als innovativen „Autobaustein“ im Zusammenspiel mit dem Umweltverbund (Bus und Bahn, Fahrrad, Zu-Fuß-Gehen) befördern. Wenn die Voraussetzungen nicht stimmen, können mangelhafte Rahmenbedingungen jedoch das Wachstum hemmen. Dies soll der Schwerpunkt dieses Beitrags sein.

Im Jahre 2004 legten das Öko-Institut, Freiburg und das Institut für Verkehrsforschung des DLR, Berlin die Studie „Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing“ vor. (1) Diese Zustandsbeschreibung des CarSharing wurde vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegeben.

In der Untersuchung wurde unter anderem analysiert, welche weiterzuentwickelnden rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen das CarSharing zukünftig fördern könnten. Als wichtigste

hemmende Rahmenbedingung wurde das Fehlen einer bundesweit einheitlichen Rechtsgrundlage identifiziert, nach der reservierte CarSharing-Stationen im Straßenraum ausgewiesen werden können. Dies könnte durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und nachfolgend der Straßenverkehrsordnung (StVO) ermöglicht werden.

### **CarSharing an die Kunden heranführen**

Warum ist dies so wichtig für das weitere Wachstum des CarSharing? In den dicht bebauten, Innenstadt nahen Stadtteilen der Großstädte, in denen sich Wohnnutzung, Ladengeschäfte und Büronutzung in einer urbanen Mischung abwechseln, wohnen und leben die meisten CarSharing-Kunden und -Kundinnen. Hier findet sich aufgrund seiner Lebensstil- und Mobilitätsorientierungen auch das größte Kundenpotenzial, das bisher noch nicht zum CarSharing gefunden hat.

Die CarSharing-Anbieter haben jedoch oft Probleme, in diesen intensiv genutzten Stadtquartieren die passenden Stellplätze für ihre Fahrzeuge zu finden. Der Wunsch nach Parkplätzen für Anwohner und Geschäftsfahrzeuge ist hier so hoch, dass auch alle privaten Stellplätze in den Hinterhöfen belegt sind, die von den CarSharing-Organisationen angemietet werden könnten. Reservierte CarSharing-Stationen im Straßenraum bieten die Chance, näher an seine tatsächlichen oder potenziellen Kunden und Kundinnen heranzurücken und damit eine größere Attraktivität auszuüben.





CarSharing-Station in Amsterdamer mit drei Stellplätzen unterschiedlicher CarSharing-Anbieter (Willi Loose)

Als weiterer Vorteil würde CarSharing damit auch in der Öffentlichkeit sichtbarer und könnte besser für sich selbst werben. Die CarSharing-Fahrzeuge und -Stationen würden aus der Anonymität der privaten Hinterhöfe und Tiefgaragen weg- und näher in die Öffentlichkeit rücken und den potenziellen Nutzern mehr ins Auge fallen. Das ist dringend nötig, da wir aus der oben zitierten Studie wissen, dass CarSharing insgesamt zu wenig bekannt ist und selbst bei den Wohlmeinenden die Information oft nicht verbreitet ist, dass ein Angebot auch an ihrem Wohnort besteht.

### Die Initiative der Politik zur Änderung von StVG und StVO

Im Frühjahr 2004 haben das Land Bremen, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der (bcs) mit einem gemeinsamen parlamentarischen Abend die Initiative für eine Änderung des rechtlichen Rahmens für CarSharing ergriffen. Den in der Bremer Landesvertretung in Berlin anwesenden Bundestagsabgeordneten und Interessensvertretern konnte die Notwendigkeit einer Gesetzesinitiative deutlich gemacht werden.

Am 16.06.2005 wurde mit den Stimmen der Bundestagsfraktion von SPD und Bündnis 90/ Die Grünen ein Antrag zur Förderung des CarSharing im Bundestag verabschiedet, der im Punkt 1 erklärt: „Der Deutsche Bundestag fordert

die Bundesregierung auf, das Ziel einer Schaffung eines dichten Car-Sharing-Stationsnetzes mit wohnortnahem Zugang und an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs zu unterstützen und gemeinsam mit den Ländern durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung eine Einrichtung von reservierten CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum zu ermöglichen...“ (2)

Dieser Bundestagsantrag wurde kurz vor dem Misstrauensvotum der letzten Legislaturperiode mit den Stimmen der rot-grünen Bundestagsabgeordneten verabschiedet. Die CDU/CSU-Fraktion sowie die FDP hatten zwar dem Antrag nicht zugestimmt, haben jedoch in einem eigenen Entschließungsantrag bekräftigt: „Car-Sharing ist geeignet, einen Beitrag zur Entlastung des Verkehrs, insbesondere in Städten und Ballungsräumen, zu leisten. Neben Taxi, ÖPNV und Autovermietung bietet Car-Sharing neue Chancen für die Mobilitätskette, im Interesse der Nutzer müssen jedoch die Rahmenbedingungen eindeutig und klar formuliert werden.“ (3) Dieser Minderheitsantrag mündete in dem Wunsch, vor konkreten Fördermaßnahmen zunächst die Zuordnung des CarSharing zum ÖPNV oder zum Individualverkehr durch ein wissenschaftliches Gutachten zu klären.

Inzwischen liegt im Bundesverkehrsministerium der Text einer Gesetzesänderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) (und nachfolgend der Straßenverkehrsordnung (StVO)) vor, der die rechtlichen Voraussetzungen zur Einrichtung reservierter CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum schafft. In einem ersten Schritt soll zunächst im StVG eine Ermächtigung geschaffen werden, CarSharing zum Wohle der Allgemeinheit zu privilegieren. Die folgende Änderung der StVO würde dann die bundesweit einheitliche Möglichkeit vorsehen, dass Kommunalverwaltungen reservierte CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum ausweisen können.

Der Entwurf benötigt noch die Unterschrift von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee bevor er den Verbänden zur Stellungnahme zugeschickt wird und anschließend in die parlamentarische Beratung von Bundestag und Bundesrat gehen wird. Wir erwarten dieses Gesetzesänderungsverfahren in aller Kürze.



Spontanes Auto teilen

(Berl.Z. 26.6.2002)

## Umsetzungsfragen müssen geklärt werden

Im Rahmen des Verfahrens werden noch eine Reihe von Umsetzungsproblemen zu klären sein. Beispielsweise die Frage, welche Anbieter berechtigt sind, Anträge nach Einrichtung reservierter CarSharing-Stationen zu stellen bzw. bestehende Stationen mit Fahrzeugen zu besetzen. Hier wird die Fragestellung berührt, wo das organisierte CarSharing aufhört und das informelle Autoteilen im Freundes- und Nachbarschaftskreis beginnt. Es muss ausgeschlossen werden, dass reservierte CarSharing-Stellplätze in Stadtquartieren mit hohem Parkdruck von findigen Autobesitzern als selbsternannte Autoteiler zweckentfremdet werden können.

Auch sollten Autovermietungen nicht in den Genuss der Privilegierung kommen. Deren Dienstleistung richtet sich vorwiegend an gewerbliche Nutzer und führt – im Gegensatz zum

CarSharing – in der heutigen Ausgestaltung des Angebotes nicht zu einer Verringerung des Autobestandes. Oberste Richtschnur der Privilegierung ist nach unserer Ansicht ein Mobilitätsangebot, das zur Verkehrs- und Umweltentlastung der Städte beiträgt.

Es müssen also überprüfbare Kriterien für CarSharing-Anbieter geschaffen und anerkannt werden. Der bcs ist gerade dabei, die verbandsinterne CarSharing-Definition zu überarbeiten und als Kriterium anzubieten.

Ein anderes, bereits bestehendes Kriterium ist das Umweltzeichen RAL-UZ 100 Car-Sharing (der sogenannte Blaue Umweltengel). Einige CarSharing-Anbieter sind bereits Zeichnehmer dieses vom Deutschen Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V. (RAL) zertifizierten Umweltzeichens. Der bcs ist jedoch der Meinung, dass die Kriterien des Umweltzeichens, die gerade aktualisiert wurden, zu sehr an der bestmöglichen Abgas- und Lärmminimierungstechnik orientiert sind und zu wenig die verkehrsentlastende Wirkung der Dienstleistung CarSharing an sich berücksichtigen.

So werden sehr strenge Forderungen an die Fahrzeuge der CarSharing-Flotte gestellt, die zur Zeit in ihrer Kombination kaum von deutschen Automobilherstellern erfüllt werden. Damit ist sichergestellt, dass die Zeichnehmer unter den CarSharing-Anbietern zum oberen Drittel der Neuwagenhalter in Deutschland gehören, was Schadstoff- und Lärmemissionen sowie Kraftstoffverbrauch angeht. Die über die Tarifgestaltung beeinflusste Verhaltensänderung von CarSharing-Nutzern und der Beitrag, den CarSharing zum Rückgang des Motorisierungsgrades seiner Nutzer ausübt, wird jedoch in der technikdominierten Kriterienauswahl vernachlässigt. Deshalb ist das RAL-UZ 100 unserer Meinung nach nur bedingt für die zukünftige Auswahl von CarSharing-Anbietern zugunsten der Berechtigung nach StVO geeignet.



## Andere Ansätze der Länder

Schon vorher haben vereinzelt Bundesländer und auch Kommunen in Ermangelung einer eindeutigen bundesweiten Rechtsgrundlage nach anderen rechtlichen Ansätzen gesucht, CarSharing-Stationen an denjenigen Stellen einzurichten, an denen sie am dringendsten benötigt werden und wo sie zur größtmöglichen Umwelt- und Verkehrsentlastung beitragen können. Vor allem die Stadtstaaten Berlin und Bremen haben sich hier in lobenswerter Weise betätigt. Diverse Rechtsgutachten zeigen jedoch die Unsicherheit dieser Rechtskonstruktionen auf, da jeder in einem Bundesland eingeschlagene Weg von den Gutachten anderer Länder oder Kommunen als nicht gangbar ausgeschlossen wurde.

## Berliner Pilotprojekt nach Straßenrecht

Seit April 2006 läuft in Berlin ein Pilotprojekt, das in den zwei Berliner Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Tempelhof-Schöneberg insgesamt 21 reservierte CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum erlaubt. Grundlage der Ausweisung dieser wohnungsnahen Stationen ist das Berliner Straßengesetz (BerlStrG), das in dieser Formulierung schon länger existiert. Wie so oft im Leben ist es jedoch erst ein personeller Wechsel in der Verwaltung gewesen, der eine andere Interpretation des Gesetzestextes und damit den Start des Pilotversuchs ermöglichte.

Die gesetzliche Grundlage der Maßnahme ist § 4 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG). Dort heißt es im Wortlaut: „§ 4 Einziehung, Teileinziehung (1) Wird eine öffentliche Straße für den öffentlichen Verkehr nicht mehr benötigt, kann sie eingezogen werden. (...) Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls festgelegt werden sollen.“

Teileinziehungen sind also nach BerlStrG zulässig, wenn die Beschränkungen überwiegend

dem öffentlichen Wohle dienen und dies in einem Abwägungsprozess deutlich gemacht wird. Im konkreten Verfahren wurde dies damit begründet, dass die Teileinziehung „Formen der gemeinsamen Nutzung von Kraftfahrzeugen im Berliner Stadtgebiet unterstützen und zur Verminderung des Kraftfahrzeugverkehrs mit der damit einhergehenden Verminderung von Abgasen und Lärm dienen“ soll. (4)

Die Teileinziehung einer Straße aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls ist – neben Berlin – nach den Straßengesetzen der neuen Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie der alten Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Bayern ausdrücklich ermöglicht. (5)

Andere Straßengesetze der Bundesländer führen nicht den Begriff der Teileinziehung auf, sondern beschreiben die Einziehung einer Straße. Nach Meinung von Juristen ist ein milderer Eingriff möglich, wenn durch Gesetz der schwerwiegendere Eingriff gestattet ist. Dies würde bedeuten, dass überall dort, wo eine Einziehung erlaubt ist, auch die Teileinziehung von begrenzten Straßenflächen, zu denen auch die straßenbegleitenden Parkstreifen gehören, aus den aufgeführten Gründen möglich sein sollte.

## Bremer „Mobil.punkt“

Wegen des von den Amtsjuristen als unsicher eingeschätzten Verfahrensweges über das Bremische Landesstraßengesetz wurde im Stadtstaat ein anderer Weg beschritten. Dort sind seit 2003 an zwei Standorten CarSharing-Stationen als sogenannte Mobil.punkte in Betrieb. Sie wurden als Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum auf unbestimmte Zeit genehmigt und werden von der kommunalen BREPARK Parkraumbewirtschaftungs- und –Management-GmbH Bremen als Verkehrsmittel übergreifende Mobilitätsstationen betrieben. Neben jeweils fünf CarSharing-Stellplätzen sind dort an Standorten in der Nähe von ÖPNV-Linien Fahrradabstellanlagen und Info-

Terminals mit Mobilitätsinformationen sowie – an einem Standort – ein Taxiplatz integriert.



Mobil.punkt Am Dobben in Bremen, durch Sondernutzungs-erlaubnis genehmigt (Michael Glotz-Richter)

Die Bremer Mobil.punkte wurden Mitte 2006 im ADAC-Städteettbewerb 2005/2006 „Luftqualität sichern – Mobilität verbessern“ als einer von elf Bundessiegern ausgezeichnet. Zur Zeit wird in Bremen die Planung für eine weitere Station durchgeführt.

## Fazit

Die Rechtsunsicherheiten der bereits beschränkten Wege, CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum einzuräumen, bestätigen die Notwendigkeit, durch eine Änderung von StVG und StVO einen bundesweit geltenden Rechtsrahmen zu schaffen. Die Bedenken-träger einer solchen Gesetzesänderung sind noch nicht auf dem Plan, werden aber ihre Argumente gegen eine Privilegierung von CarSharing-Fahrzeugen und deren Anbieter sicher erheben. Deshalb kommt es darauf an, in dem erwarteten Verfahren die besseren Argumente vorzutragen und damit die Mehrheit des Bundestages und des Bundesrates zu überzeugen.

Kommt es zu der erhofften Änderung, sind wir sicher, dass CarSharing näher an seine Kunden und Kundinnen heranrücken wird und in verstärktem Maße zu einer Verkehrs- und Umweltentlastung der Städte beitragen wird. Dann kann CarSharing noch besser als heute seine Potenziale als Auto-Rückversicherung im Ver-

bund mit Bus und Bahn, Fahrrad und Zu-Fuß-Gehen als Alltagsverkehrsmittel realisieren. ☺

Willi Loose,  
Geschäftsführer Bundesverband CarSharing

## In Kürze

Bisher können CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum nur mit großer Rechtsunsicherheit eingerichtet werden. Eine lange erwartete Änderung der Straßenverkehrsordnung, die zur Zeit im BMVBS vorbereitet wird, könnte beitragen, dass CarSharing noch besser zur Verkehrs-entlastung beitragen könnte.

## Quellen

- (1) Loose, Willi; Mohr, Mario; Nobis, Claudia; Holm, Birger; Bake, Dirk (2004): Bestandsaufnahme und Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Car-Sharing. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast), Reihe Verkehrstechnik, Heft V 114. Bergisch Gladbach (oder als pdf-Download auf der Internetseite des bcs: [www.carsharing.de](http://www.carsharing.de))
- (2) Car-Sharing als innovative Verkehrsdienstleistung im Umweltverbund fördern. Antrag der Abgeordneten Sören Bartol u.a. und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt u. a. und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Bundestags-Drucksache 15/5586 vom 01.06.2005
- (3) Car-Sharing als innovative Verkehrsdienstleistung im Umweltverbund fördern. Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Bundestags-Drucksache 15/5707 vom 15.06.2005
- (4) Veröffentlichungstext im ABl. Nr. 61 / 09.12.2005
- (5) In Bayern und Niedersachsen ist der Begriff "Teileinziehung" nicht in der Paragraphenüberschrift ausgewiesen, jedoch im Paragrafentext beschrieben, in den übrigen Straßengesetzen ist der Begriff Teileinziehung ausdrücklich in der Überschrift des entsprechenden Paragraphen enthalten.