

Fortentwicklungsbedarf für das Carsharinggesetz (CsgG) des Bundes

Der Bundesverband Carsharing hat die Entstehung des CsgG, der entsprechenden Regelungen in StVO und VwV-StVO und der an §5 CsgG orientierten Landesregelungen für Carsharing kontinuierlich begleitet. Nach 2017 hat der bcs über 200 Kommunen bei der praktischen Umsetzung der rechtlichen Grundlagen beraten. Vor diesem Hintergrund können wir folgende Optimierungsbedarfe in den rechtlichen Grundlagen identifizieren:

- Die Vorschriften des CsgG für die Umsetzung von zugeordneten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum müssen vereinfacht werden und
- Die Carsharing-bezogenen Hinweise in der VwV-StVO müssen sachgerecht überarbeitet werden.

Dies erläutern wir im Folgenden näher.

Vereinfachung des CsgG

Die Kommunen müssen laut § 5 CsgG transparente und diskriminierungsfreie Zuteilungsverfahren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum durchführen. Diese sind in der Vorbereitung und Durchführung dann besonders langwierig und komplex, wenn die Carsharing-Anbieter anhand von Eignungskriterien ausgewählt werden. Deutlich einfacher zu handhaben und schneller durchzuführen sind Zuteilungsverfahren, die sich nur an der Carsharing-Eigenschaft selbst als Förderkriterium orientieren und Konkurrenz der Anbieter um einzelne Flächen durch Zufallsverfahren (Draw- oder Losverfahren) lösen. Solche vereinfachten Verfahren sind aber unzulässig, wenn die gesetzliche Grundlage nicht bloß die Auswahl eines Carsharing-Anbieters, sondern die Auswahl eines geeigneten Carsharing-Anbieters vorschreibt. Letzteres ist im CsgG der Fall.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir die folgende Vereinfachung des CsgG:

- Streichung der Anforderung in § 5 Abs. 3, Satz 1, dass im Auswahlverfahren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze ein „geeigneter“ Carsharing-Anbieter auszuwählen ist und Umwandlung der Vorschrift in § 5 Abs. 3 Satz 2, dass im Auswahlverfahren Eignungskriterien zu definieren und anzuwenden sind, in eine „Kann-Bestimmung“.

Eine solche Vereinfachung des § 5 CsgG haben einige Bundesländer bereits in ihren Landesgesetzen vorgenommen. In Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz und Thüringen können die Kommunen Eignungskriterien oder Zugangsvoraussetzungen zum Auswahlverfahren bestimmen, müssen dies aber nicht tun. Die Entscheidung, ob vereinfacht oder anhand von Kriterien vorgegangen

wird, ist damit den Kommunen überlassen. Die Vereinfachung des CsgG hätte eine hohe Signalwirkung für die Bundesländer, die ihre Gesetzgebungen bisher eng am CsgG ausgerichtet haben, ihre Landesgesetze ebenfalls anzupassen.

Im CsgG müsste folgende Änderung in § 5 Abs. 3 vorgenommen werden, um die Vereinfachung umzusetzen:

In dem Auswahlverfahren nach Maßgabe der Absätze 5 bis 7 wird die Sondernutzung der nach Absatz 1 ausgewählten Flächen einem ~~geeigneten und~~ zuverlässigen Carsharinganbieter erlaubt. ~~Geeignet ist ein Carsharinganbieter, der die nach Absatz 4 festgelegten Anforderungen an die von ihnen im Rahmen der Sondernutzung zu erbringende Leistung (Eignungskriterien) erfüllt.~~ Unzuverlässig ist ein Carsharinganbieter, der bei der Erbringung von Carsharingdienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen hat sowie in den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. Erfüllen mehrere Carsharinganbieter die Anforderungen des Satzes 1, ist durch Los zu entscheiden. Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis kann auch davon abhängig gemacht werden, dass der Erlaubnisnehmer besondere Eignungskriterien erfüllt.

(wegfallender Text durchgestrichen, neu hinzugefügter Text unterstrichen)

Der Evaluationsbericht der Bundesregierung zum CsgG von 2021 stellt in Bezug auf die Zuteilungsverfahren der Kommunen fest: "Es fehlen vor allem den kleineren Kommunen die personellen Kapazitäten für diese Aufgaben, so dass die Notwendigkeit eines Auswahlverfahrens für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für einzelne Kommunen sogar hemmend wirkt." (Bericht zur Evaluation des Carsharinggesetzes, S. 52 f.). Der bcs stellt jedoch in seiner Beobachtung der Praxis fest, dass dies nicht nur für kleine Kommunen. Das lässt sich durch Zahlen belegen: In einer nationalen Studie, die der bcs Anfang 2021 durchgeführt hat, wurden 2.544 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in 121 Kommunen erfasst. Von den 121 Kommunen hatten 30 bereits vor Inkrafttreten des CsgG zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum ausgewiesen, in 91 Kommunen wurden die Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum erst nach Inkrafttreten des CsgG eingerichtet. Die Kommunen, welche schon seit Langem Carsharing-Stellplätze einrichten, machen in der Gesamtgruppe nur rund 25 Prozent aus. Sie haben aber 63 Prozent der in der Studie erfassten Stellplätze im öffentlichen Raum geschaffen. Die restlichen 37 Prozent der Stellplätze verteilen sich auf die übrigen 91 Kommunen. Das zeigt: Vor allem die sehr „erfahrenen“ Kommunen hatten vier Jahre nach Inkrafttreten des CsgG die Anzahl der genehmigten Stellplätze kräftig erhöht. In den anderen Kommunen ging die Einrichtung von Stellplätzen dagegen viel langsamer voran. Das zeigt: Die Umsetzung des CsgG bedarf einer langen „Einübungsphase“ in fast allen Kommunen unabhängig von ihrer Größe. Der komplizierte Genehmigungsprozess für die Bereitstellung von stationsbasiertem Carsharing im öffentlichen Raum ist daher ein erheblicher hemmender Faktor für den schnellen Ausbau eines verkehrsentlastenden Carsharing-Angebots.

Eine Vereinfachung der Genehmigungspraxis würde die Geschwindigkeit des flächendeckenden Ausbaus von stationsbasiertem Carsharing deutlich erhöhen. Das ist wünschenswert, weil die stationsbasierte Carsharing-Variante erwiesenermaßen die höchste verkehrsentlastende Wirkung hat. Das heißt: Diese Variante reduziert den Pkw-Besitz in den teilnehmenden Haushalten am meisten und schafft so die Grundlage für ein multimodales Verkehrsverhalten mit einem hohen Anteil von Bus-, Bahn- und Fahrradnutzung. Die meisten Kommunen betrachten deshalb die Förderung des stationsbasierten Carsharing durch Stellplätze im öffentlichen Raum als vordringliche Aufgabe der Carsharing-Förderung.

Überarbeitung der VwV-StVO

Nachfolgend zu den aus dem CsgG resultierenden Änderungen der StVO sind in die VwV-StVO eine ganze Reihe von Carsharing-spezifischen Vorgaben und Empfehlungen aufgenommen worden. Diese unterstützen zum größten Teil nicht den im CsgG beabsichtigten Förderansatz oder widersprechen diesem sogar. Für die Mitarbeiter*innen der kommunalen Verwaltungen sind sie bestenfalls irreführend. Im Einzelnen:

- In VwV zu § 45 StVO, Abschnitt „X. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (Bewohnerparkvorrechte)“ muss die Berechnungsformel einen höheren Anteil von Carsharing-Stellplätzen zulassen, um heutiger Carsharing-Nachfrage gerecht zu werden und den zukünftigen Ausbau des Carsharing-Angebots zu ermöglichen. Der heute vorgesehene Anteil von nur 5 Prozent muss auf 15 Prozent angehoben werden.
- Im Abschnitt „Zu Absatz 1h Parkbevorrechtigungen für das Carsharing“ heißt es in 45e I. Satz 3: „Es sind sowohl Stellflächen für alle Carsharingfahrzeuge als auch Stellflächen nur für stationsbasiert tätige Carsharingunternehmen im Sinne von § 5 des Carsharinggesetzes oder der entsprechenden Landesregelungen ausgewogen zu berücksichtigen.“ Dies wird der räumlichen Verteilung der Carsharing-Angebotsformen nicht gerecht: Free-floating Carsharing gibt es derzeit nur in wenigen großen Städten, zudem ist free-floating Carsharing eher ein „Innenstadt-Produkt“, während stationsbasiertes Carsharing dazu in der Lage ist, auch in periphere Lagen vorzudringen. Die Regelung müsste deshalb so verändert werden: „Die zuständige Behörde entscheidet, in welchem Umfang sie Stellflächen für alle Carsharingfahrzeuge und Stellflächen nur für stationsbasiert tätige Carsharingunternehmen im Sinne von § 5 des Carsharinggesetzes oder der entsprechenden Landesregelungen berücksichtigt.“
- Im Abschnitt „Zu Absatz 1h Parkbevorrechtigungen für das Carsharing“ heißt es in 45e I. Satz 4: „Die Ausweisung von Stellflächen kommt insbesondere in Innenstadtlagen mit Nähe zum Umweltverbund (ÖPNV, SPNV, Bahnhof) in Betracht.“ Das ist nicht sachgerecht und muss durch eine fachlich richtige Formulierung ersetzt werden: „Die Ausweisung von Stellflächen kommt insbesondere in den Wohnstraßen von Wohngebieten mit hohem Parkdruck und innenstadtnahen Wohngebieten in Betracht. Standorte mit Nähe zum Umweltverbund (ÖPNV, SPNV, Bahnhof) sind nicht vordringlich, können das wohnungsnahe Stellplatzangebot aber sinnvoll ergänzen.“
- Im Abschnitt „Zu Absatz 1h Parkbevorrechtigungen für das Carsharing“ heißt es in 45g III. Satz 2 über die amtliche Beschilderung der Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum: „Firmeneigene Logos dürfen nicht verwendet werden.“ Um Missverständnisse zu vermeiden, empfehlen wir folgende Änderung: „Firmeneigene Logos dürfen auf der amtlichen Beschilderung nicht verwendet werden.“ Denn: Die Erfahrungen zeigen, dass die amtliche Beschilderung bei weitem nicht ausreicht, um Carsharing-Stellplätze eindeutig zu kennzeichnen und Falschparker abzuwehren. In vielen Kommunen wird daher mit nicht-amtlichen Zusatzbeschilderungen gearbeitet.
- In dem auf § 39 StVO Bezug nehmenden neuen Abschnitt „Zu Absatz 11“ sollte die Beschreibung der Beantragung der Carsharing-Plakette berücksichtigen, dass nicht bei allen Carsharing-Fahrzeugen der Halter des Fahrzeugs mit dem Carsharing-Anbieter identisch ist.

- In dem auf § 39 StVO Bezug nehmenden neuen Abschnitt „Zu Absatz 11, Zu Satz 2, I.“ sollte die Gültigkeitsdauer der Carsharing-Plakette von heute 5 auf 8 Jahre verlängert werden, um zur gewöhnlichen maximalen Laufzeit einer Sondernutzung für einen stationsbasierten Carsharing-Stellplatz zu passen und so Verwaltungsaufwand zu reduzieren.

Stand: Juli 2024

Autor: Gunnar Nehrke

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Kontakt:

Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)

Schönhauser Allee 141 B

10437 Berlin

Tel.: 030 – 92 12 33 53

E-Mail: info@Carsharing.de

www.carsharing.de

