

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung  
Herrn Abgeordneten Winfried Hermann  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

24.11.2010

**Geschäftszeichen PA 15/1, Anhörung Car-Sharing-Stellplätze**

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,  
sehr geehrte Damen und Herren Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages,  
vielen Dank für die Einladung zur Anhörung „Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge“. Zu diesen  
Entwürfen möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

**I. Zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Der Bundesverband der Autovermieter Deutschlands e.V. (BAV) ist der Ansicht, dass der  
Entwurf einer Neufassung der Verordnungsermächtigung des  
§ 6 Abs. 1 Nr. 14 lit. b) StVG wie folgt neu zu fassen ist:

„14. die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten,

[...]

b) von als Selbstfahrervermietfahrzeug zugelassenen Personenkraftwagen,

[...]“

Unsere Auffassung begründen wir wie folgt:

Nach Ansicht des BAV verletzt der Wortlaut des gegenwärtigen Entwurfs das  
verfassungsrechtlich verankerte Gleichbehandlungsgebot. Dieses ist nur gewahrt, wenn  
Mietwagenfirmen den Car-Sharing-Unternehmen gleichgestellt werden. Es sind nämlich keine  
Gründe ersichtlich, die eine mit der Privilegierung von Car-Sharing-Unternehmen  
einhergehende Diskriminierung von Mietwagenunternehmen rechtfertigen könnten.  
Gleichgestellt sind Mietwagenunternehmen auch nach den neueren Anträgen der Fraktionen  
SPD und Bündnis 90/DIE GRÜNEN nicht.

1. Der BAV ist der Ansicht, dass mit dem Einsatz von Selbstfahrervermietfahrzeugen der Autovermieter dieselben vom Gesetzgeber als wünschenswert erachteten ökologischen und sozialen Folgen erzielt werden können, wie beim sog. Car-Sharing, sofern Mietwagenunternehmen bei einer bevorzugten Vergabe von öffentlichem Parkraum ohne Einschränkungen dieselben Privilegien eingeräumt werden wie Car-Sharing-Unternehmen. Demgegenüber sieht der gegenwärtige Entwurf zu Unrecht, d.h. ohne sachlich gerechtfertigten Grund vor, dass Autovermietunternehmen, sofern sie nicht Car-Sharing-Dienstleistungen anbieten, bereits von vorneherein von einem Zugang zu einem als wachstumsträchtig erachteten Markt auszuschließen sind, der nach den Vorstellungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Bestandteil einer innovativen, nachhaltigen und integrierten Verkehrspolitik weiterhin ausgebaut werden soll.
2. Der Entwurf einer Neufassung der Verordnungsermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 14 lit. b) StVG muss an dem Zweck gemessen werden, der mit der Gesetzesänderung intendiert wird. Als Zweck der Gesetzesänderung wird in der Gesetzesbegründung die Förderung von ökologisch und sozial wünschenswerten Verkehrskonzepten genannt, zu denen Unternehmen, die Nutzern entgeltlich Kraftfahrzeuge zur selbstständigen Nutzung zur Verfügung stellen, beitragen sollen. Zur Erreichung dieses Zwecks ist der Wortlaut des gegenwärtigen Entwurfs einer neuen Verordnungsermächtigung zu eng gefasst. Mietfahrzeugunternehmen können, wie nachfolgend aufgezeigt werden wird, in demselben Ausmaß zur Erreichung des mit der Gesetzesänderung intendierten Zwecks beitragen wie Car-Sharing-Unternehmen.

Darüber hinaus sind wir der Auffassung, dass dem Wortlaut des gegenwärtigen Entwurfs von § 6 Abs. 1 Nr. 14 lit. b) StVG nicht mit hinreichender Bestimmtheit entnommen werden kann, welche Kriterien Unternehmen und Organisationen im Einzelfall konkret erfüllen müssen, damit ihnen eine bevorzugte Behandlung bei der Zuteilung öffentlichen Parkraums eingeräumt werden kann.

Griffigere Kriterien für die Formen der entgeltlichen Fahrzeugüberlassung, die nach dem Willen des Gesetzgebers bei der Vergabe von öffentlichem Parkraum privilegiert behandelt werden können, sind in der Gesetzesbegründung aufgeführt. Dort wird unter Verwendung der Bezeichnung „Car-Sharing“ die Form der entgeltlichen Fahrzeugüberlassung, die bei der Vergabe von öffentlichem Parkraum künftig privilegiert behandelt werden darf, wie folgt definiert:

*„Car-Sharing zeichnet sich dadurch aus, dass sich mehrere Personen eine gewisse Anzahl an Kfz teilen, die von einem Unternehmen zur Verfügung gestellt werden. Mit Abschluss einer rahmenvertraglichen Vereinbarung erhält der Kunde das Recht, die Kfz zu nutzen und verpflichtet sich gleichzeitig, an das Unternehmen monatlich einen fixen Geldbetrag zu entrichten. Laufende Kosten für Kfz-Versicherung, Kfz-Steuer, Wartung und Pflege übernimmt das Unternehmen. Der Kunde erhält ein Zugangsmedium (Tresorschlüssel oder Chipkarte) und so die Möglichkeit, selbstständig zu jeder Zeit auf einen dezentral stationierten Fuhrpark zuzugreifen und die zur Verfügung stehenden Kfz je nach Bedarf stunden-, tages- oder wochenweise zu fahren. Bezahlt wird jeder Einsatz eines Kfz nach einem bestimmten Zeit- und Kilometertarif, der meist die Kraftstoffkosten mit einschließt.“*

Nach Ansicht des BAV sind einige dieser Kriterien für die Erzielung des mit der Gesetzesänderung intendierten Zwecks unbeachtlich und somit sachfremd; die übrigen Kriterien können hingegen gleichermaßen von Car-Sharing- und Autovermietunternehmen erfüllt werden:

- a) Soweit in der Gesetzesbegründung ausgeführt wird, dass beim Car-Sharing mehrere Personen eine gewisse Anzahl an Kfz teilen, so ist dies unzutreffend oder zumindest irreführend. Beim Car-Sharing wird entgegen dem Wortlaut der

Gesetzesbegründung gerade keine Eigentümergemeinschaft an einzelnen Fahrzeugen oder einem Fuhrpark begründet. Vielmehr wird Kunden eines Car-Sharing-Unternehmens genauso wie Kunden von Mietwagenunternehmen lediglich die Möglichkeit eingeräumt, bei Bedarf ein Kraftfahrzeug gegen Entgelt zu nutzen. Ebenso wie bei Mietwagenunternehmen stehen Car-Sharing Fahrzeuge allein im Eigentum des betreffenden gewinnorientierten Unternehmens.

- b) Als zweites Kriterium setzt die Gesetzesbegründung den Abschluss eines Rahmenvertrages zwischen Nutzer und dem nutzungsüberlassenden Unternehmen voraus, in dem sich der Nutzer zur monatlichen Entrichtung eines fixen – d.h. wohl vom Umfang der Nutzung unabhängigen – Geldbetrags verpflichtet. Auch Autovermietunternehmen sind ohne weiteres in der Lage, solche Rahmenverträge mit Kunden abzuschließen.

Nach Ansicht des BAV sollte allerdings auf dieses Kriterium verzichtet werden, da es ein für die Erreichung des mit der Gesetzesänderung intendierten Zwecks sachfremdes Kriterium darstellt. Rahmenvertragliche Bindungen werden den Kunden umso häufiger zu einer Kraftfahrzeugnutzung verleiten, je höher der monatlich zu entrichtende Fixbetrag ist. Demgegenüber ist die Wahrscheinlichkeit, dass Kunden Fahrzeuge seltener nutzen, erheblich größer, wenn sie keinen monatlichen, vom Nutzungsumfang unabhängigen Fixbetrag entrichten müssen. Mithin sind vertragliche Konstellationen, die auf die Entrichtung eines monatlichen Fixbetrages verzichten, geeigneter, die vom Gesetzgeber intendierte Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen, da sie dem Kunden mangels einer vertraglichen Bindung mehr Flexibilität verleihen. Demgegenüber werden Kunden, die zur Entrichtung eines monatlichen Fixbetrages für die bloße Vorhaltung einer Nutzungsmöglichkeit verpflichtet sind, viel eher geneigt sein, diese Nutzungsmöglichkeit auch tatsächlich in Anspruch zu nehmen. Es besteht also kein sachlich gerechtfertigter Grund, Unternehmen, die Fahrzeuge nur auf Grundlage einer rahmenvertraglichen Bindung an ihre Kunden vermieten, gegenüber den Unternehmen zu bevorzugen, die Fahrzeuge ohne eine solche rahmenvertragliche Bindung vermieten.

Diesen Gedanken entspricht es auch, wenn der vermutlich bedeutendste Anbieter im Bereich CarSharing, die Deutsche Bahn, inzwischen für viele Kunden auf eine solche Fixgebühr verzichtet und sie für anderen Kunden Anfang kommenden Jahres halbieren wird.

- c) Als drittes Kriterium wird in der Gesetzesbegründung die Übernahme von Kosten für Kfz-Versicherung, Kfz-Steuer, Wartung und Pflege durch das Unternehmen genannt. Dieses Kriterium wird bereits heute auch von Mietwagenunternehmen erfüllt. Unbeschadet dessen ist es nach Auffassung des BAV für die Erreichung der mit der Gesetzesänderung verfolgten ökologischen und sozialen Ziele unbeachtlich, ob die vorgenannten Kosten in das für die Nutzung eines Kraftfahrzeugs verlangte Entgelt eingerechnet oder gesondert ausgewiesen werden, denn sowohl Car-Sharing-Unternehmen als auch Mietwagenunternehmen müssen diese Positionen zur Deckung ihrer Kosten letztendlich in irgendeiner Form an ihre Kunden weiterreichen.
- d) Selbstverständlich sind Autovermietunternehmen im Stande, ihren Kunden dieselben Zugangsmedien (die Gesetzesbegründung nennt beispielhaft Tresorschlüssel und Chipkarten) zur Verfügung zu stellen, derer sich Car-Sharing-Unternehmen bedienen können. Es stellt keinen Grund für den Ausschluss von Autovermietungsunternehmen dar, wenn sie bisher an ihren Fahrzeugen solche automatisierten Zugangsmöglichkeiten nicht installiert haben. Es sollte in der Verantwortung des Anbieters verbleiben, wie der Zugang zum Fahrzeug gestaltet werden kann. Der Anbieter wird sich dazu an den vorhandenen Lösungen orientieren oder selbst neue entwickeln.

- e) Ferner wird sowohl im Gesetzesentwurf als auch in der Gesetzesbegründung als Kennzeichen eines förderungswürdigen Verkehrskonzepts die dezentrale Fuhrparkstationierung genannt. Auch dieses Kriterium wird bereits heute von der deutschen Autovermietbranche erfüllt. Der allergrößte Teil der Autovermietunternehmen stationiert zu Zwecken einer hinreichenden Kundenerreichbarkeit und –akzeptanz bereits heute seinen Fuhrpark dezentral an zahlreichen Stationen. Vor allem die bundesweit und auch international tätigen Anbieter verfügen über ein dichtes Stationsnetz mit einer bundesweit lückenlosen Abdeckung. Zudem unterhalten vor allem die bundesweit und international tätigen Vermieter nicht nur in sämtlichen Großstädten, sondern auch bundesweit in allen Städten mittlerer Größe in der Regel mehrere Stationen; diese Stationsnetze verfügen über eine erheblich höhere Dichte als die Netze von Car-Sharing-Unternehmen. Die Autovermietbranche verfügt demnach vor allem in Ballungsräumen bereits heute über eine flächendeckende Versorgung, die als Anreiz dienen kann, auf den Erwerb eines eigenen Fahrzeugs zu verzichten. Eine noch weitergehende Dezentralisierung wird von Autovermietern nicht weniger gut als von Car-Sharing-Unternehmen erzielt werden, wenn Autovermietern unter denselben Bedingungen wie Car-Sharing-Unternehmen in privilegierter Weise öffentlicher Parkraum zur Verfügung gestellt wird.
- g) Ebenso wie Car-Sharing Kunden können Kunden von Autovermietern zwischen einer stunden-, tages- oder wochenweisen Nutzungsüberlassung wählen. Sollten einzelne Anbieter bisher darauf verzichtet haben, kann sich das jederzeit ändern, gerade wenn sie in den Kreis der Privilegierten aufgenommen sind. Auch Kunden von Autovermietungen vergüten die Nutzung mit einem bestimmten Zeit- oder Entfernungstarif bzw. einer Kombination der Vergütung für Zeit und tatsächlich zurück gelegter Entfernung.
3. Der gegenwärtige Entwurf einer Verordnungsermächtigung würde zudem unter folgendem Aspekt zu einer ungerechtfertigten Wettbewerbsverzerrung zu Lasten von Mietwagenunternehmen führen: Während kostenfrei oder zumindest unter erheblichen Vergünstigungen Parkflächen zugeteilt werden könnten, werden Mietwagenunternehmen mit Kosten für die Beschaffung von Parkraum belastet, die insbesondere an Verkehrsknotenpunkten und somit gerade an den Stellen, an denen ein Umstieg von der Säule Mietfahrzeug auf ein anderes Verkehrsmittel besonders erwünscht wird, besonders hoch sind. Dieses Ergebnis würde nach Ansicht des BAV eine unzulässige versteckte Subventionierung von Car-Sharing-Unternehmen darstellen. Diese Wettbewerbsverzerrung wäre auch erheblich, wenn man berücksichtigt, dass in Ballungsräumen monatlich 80 bis zu 200 Euro für einen öffentlichen Parkplatz zu kalkulieren sind, somit pro Jahr eine Subventionierung von bis zu 2.400 Euro pro Fahrzeug erfolgen würde. Um diesen Nachteil zu vermeiden, wäre es zwingend erforderlich, die kalkulatorischen Kosten dieser Parkraumverknappung an das Car-Sharing-Unternehmen weiterzugeben oder die Autovermieter nicht durch den Ausschluss von der Privilegierung zu benachteiligen. Im anderen Fall ist die Frage zu stellen, ob nicht gerade in Ballungsräumen das Angebot an privatem Parkraum in Parkhäusern so umfangreich und weit entwickelt ist, dass es doch ohne Weiteres möglich ist, dezentral und unter Wettbewerbsaspekten unproblematisch Parkflächen zu nutzen und dort bestimmte Plätze sichtbar auszuweisen. Das Argument, diese hohe Zahl an benötigten Stellplätzen ließe sich nur über die Zurverfügungstellung öffentlichen Parkraumes realisieren, mag richtig sein, führt aber umso mehr zu einer Ungleichbehandlung, wenn Autovermieter durch den Ausschluss aus dem Kreis der Privilegierten benachteiligt würden, in ihrem Betätigungsbereich ihre Mobilitätsleistungen anzubieten.
4. Auch Selbstfahrervermietfahrzeuge der Autovermietunternehmen werden als Alternative zu einem eigenen Autobesitz angesehen. Autovermietunternehmen darf nicht die Möglichkeit genommen werden, sich auf diesem Markt zu betätigen; eine



Behinderung und Diskriminierung von Autovermietunternehmen im Vergleich zu Wettbewerbern auf diesem Markt muss vermieden werden. Mietwagenunternehmen tragen – wie in der Gesetzesbegründung verlangt – schon seit Jahren zur Schließung der Lücke zwischen den bisherigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bei. Dies zeigt sich insbesondere anhand des Umstandes, dass Autovermietunternehmen in der Regel an oder in der unmittelbaren Nähe von Verkehrsknotenpunkten, insbesondere an oder in der unmittelbaren Nähe von Bahnhöfen Stationen unterhalten. Das Bild der Mietwagenstation im Gewerbegebiet ist nicht mehr korrekt. Mietwagen fungieren demnach bereits heute als vierte Säule des sog. Umweltverbundes.

6. Car-Sharing-Unternehmen passen heute nicht mehr in das frühere Bild der „Auto-Teiler“. Beispielsweise die Deutsche Bahn als wohl bedeutendster Vertreter, aber auch viele andere Anbieter bundesweit, sprechen zunehmend Unternehmen an, die sich ein ökologisches Erscheinungsbild zulegen möchten und dazu Leistungen von Car-Sharing-Unternehmen nachfragen, die mit denen der Autovermietungen absolut vergleichbar sind.

CarSharing für gewerbliche Kunden



Der bcs hat eine neue Broschüre herausgebracht, die an neun exemplarischen Beispielen die Möglichkeiten und Potenziale der CarSharing-Nutzung für gewerbliche Kunden aufzeigt. Die Erstellung der Broschüre wurde durch eine Förderung der Sachkosten durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und das Umweltbundesamt (UBA) ermöglicht.

Neun gute Beispiele der CarSharing-Nutzung durch Unternehmen, Kommunalverwaltung und Bundesbehörde, Organisationen und Vereine werden dort auf jeweils einer Doppelseite vorgestellt. Damit wird die breite Palette unterschiedlicher gewerblicher Nutzer getroffen, die auch jeweils ganz unterschiedliche Motivationen offenbaren, warum sie CarSharing-Nutzer sind:

Ausschnitt aus dem Internetangebot des Bundesverbandes CarSharing.

#### Dortiges Beispiel Nr. 2

„Ein Ingenieurunternehmen der Deutschen Bahn in Berlin hat einen Teil seines eigenen Fuhrparks eingestellt und nutzt die CarSharing-Fahrzeuge vor dem Haus. Damit werden jährlich Kosten in mehreren Tausend Euro Höhe eingespart.“

Das bedeutet, dass Fahrzeuge einer Autovermietung vor dem Haus dieselben Effekte nach sich ziehen würden und eine direkte Konkurrenzsituation besteht.

#### Dortiges Beispiel Nr. 3

„Eine große Umweltforschungseinrichtung in Leipzig, in der Bundeskanzlerin Angela Merkel zu DDR-Zeiten ihre Doktorarbeit verfasst hat, fährt mit den CarSharing-Fahrzeugen zu ihren Versuchsanordnungen auf das freie Feld und zu Projektterminen. Auch ein geländegängiges Allzweckfahrzeug gehört zum regelmäßig genutzten CarSharing-Fuhrpark.“

Das bedeutet, dass sich auch im gewerblichen Bereich die Art des angebotenen Fahrzeuges nach den Kundenbedürfnissen richten muss und es dann nicht mehr vordergründig darauf ankommt, dass das Fahrzeug klein, verbrauchsarm und umweltverträglich ist.

#### Dortiges Beispiel Nr. 4

„Eine Non-Profit-Organisation des fairen Handels in Köln hat eine ähnliche Professionalisierungsentwicklung genommen wie das deutsche CarSharing. Zunehmende Außentermine, zu denen Material transportiert werden muss, macht CarSharing neben der ÖPNV- und Bahnnutzung interessant.“

Das bedeutet, dass Materialtransporte zum Bedarf an Fahrzeugen führen, die man mit dem Bild des Car-Sharing zunächst nicht verbindet und wodurch sich wiederum eine direkte Konkurrenz zur Autovermietung ergibt.

Die Deutsche Bahn vermietet – sie spricht auch von Vermietung – ebenso Kleinwagen, wie Kleinbusse und Luxusfahrzeuge und Transporter, wie eine aktuelle Preisliste zeigt.

Extra (48h Vorlaufzeit)	Audi A6, BMW 5er, MB E-Klasse, 9-Sitzer-Bus	auf Anfrage	auf Anfrage	auf Anfrage	auf Anfrage
Ober (48h Vorlaufzeit)	Audi A6, BMW 7er, MB S-Klasse	auf Anfrage	auf Anfrage	auf Anfrage	auf Anfrage

Bruttopreise inkl. geltender MwSt.

Die Verfügbarkeit der Fahrzeugklassen kann nach Standort variieren.  
**Flughafenzuschlag:** 25% auf den Zeitpreis.  
 Weitere Fahrzeugklassen (Cabrios, SUV, ...) zur Wochen- und Monatsmiete auf Anfrage.

<b>Verbrauchspauschale* je gefahrenen Kilometer</b>	<b>Gebührenliste:</b>
Mini-Klasse: 0,17 EUR pro Kilometer	<b>Rechnungsversand</b>
Klein-Klasse: 0,17 EUR pro Kilometer	- per E-Mail kostenfrei
Kompakt-Klasse: 0,17 EUR pro Kilometer	- per Post 1,50 EUR
Mittel-Klasse: 0,19 EUR pro Kilometer	<b>Buchung, Änderung, Stornierung</b>
Transporter-Klasse: 0,19 EUR pro Kilometer	- Telefon 1,50 EUR
Sonder-Klasse: 0,19 EUR pro Kilometer	- Internet, mobile Applikation kostenfrei
Extra- und Ober-Klasse: auf Anfrage	

Abbild Preisliste DB, ausgedruckt am 21.11.10

Insofern ist nicht davon auszugehen, dass Car-Sharing-Unternehmen einen grundlegend anderen oder umweltschonenderen Fuhrparkmix vorhalten, als klassische Autovermieter. Autovermieter-Fahrzeuge sind durchschnittlich 3-4 Monate alt und somit stellen sie den technisch und umweltbezogen bestmöglichen Fuhrparkmix dar, wenn man berücksichtigt, dass die Nutzeranforderungen an den Autovermieter insgesamt sehr situationsabhängig und vielschichtig sind und somit das Angebot auch größere Fahrzeuge und Transporter sowie Kleinbusse umfassen muss. Hintergrund dessen ist es, dass die Autovermieter mit ihrem Fuhrpark breiter gefasste Bedürfnisse zum Beispiel von Handwerkern oder Touristen bedienen und ihrem Fuhrpark zum Beispiel bei den Vergabekriterien des Blauen Engel deshalb schlechtere Umwelteigenschaften zugesprochen werden.

Aus diesem Grund sind die Kriterien der Vergabe des Blauen Engel entweder nicht geeignet, um im Zusammenhang mit der Stellplatzvergabe die privilegierten Anbieter zu bestimmen. Oder, wenn Car-Sharing-Unternehmen inzwischen auch einen breiteren Fuhrpark vorhalten, siehe Deutsche Bahn, dürfen die Vergabegrundsätze nicht an den Umwelteigenschaften des Gesamtfuhrparks ansetzen, sondern an den konkreten Fahrzeugen. Nur dann wären Autovermieter im Vergleich zu Car-Sharing-Unternehmen nicht benachteiligt.

- Die Inklusiv-Preise mit Treibstoffen führen tendenziell dazu, dass sich die Nutzer über den Verbrauch keine Gedanken machen. Es wird hierdurch eben gerade versäumt, einen Anreiz für verbrauchsarmes Fahrverhalten zu setzen. Autovermieter bieten hier einen Vorteil, denn nach deren Modell führt ein Fahrverhalten unter Missachtung von Umweltaspekten zu einer direkten Kostenerhöhung für den Mieter.

Zusammenfassend ist also festzuhalten, dass all diejenigen positiven Effekte, die von einer bevorzugten Zurverfügungstellung von Parkraum an Car-Sharing-Unternehmen erhofft werden, ebenso gut von Mietwagenunternehmen erzielt werden können, auch wenn diese keine speziellen Car-Sharing-Dienstleistungen anbieten. Voraussetzung ist allerdings, dass den Mietwagenunternehmen dieselben Rahmenbedingungen eingeräumt werden wie Car-Sharing-Unternehmen. Wie wir vorstehend aufgezeigt haben, darf Mietwagenunternehmen nicht der Zugang zu solchen Kunden erschwert oder gar versperrt werden, die einerseits zwar keinen eigenen Pkw erwerben, aber dennoch die Möglichkeit wahrnehmen möchten, jederzeit ein Fahrzeug nutzen zu können. Wir sind der Ansicht, dass Mietwagenunternehmen die Möglichkeit erhalten bleiben muss, mit Car-Sharing-Unternehmen in einen freien Wettbewerb um diese Kunden treten zu können, zumal – wie die obigen Beispiele der Deutschen Bahn zeigen – CarSharing de facto nur eine Sonderform der Autovermietung ist. Die Förderfähigkeit ist demzufolge nicht an einer Unternehmensbezeichnung, einem Unternehmenszweck „CarSharing“ oder „Vermietung“ und nicht an einem konkreten Mix der Fahrzeugflotte oder der elektronischen Lösung zum Betreten des Fahrzeuges festzumachen. Da für den intendierten Zweck der Betrieb eines intermodalen Mobilitätsmanagements notwendig

erscheint, sind Autovermieter dort ebenso zu berücksichtigen und in verkehrsträgerübergreifende Buchungs- und Bezahlssysteme aufzunehmen.

Bei Einräumung derselben Rahmenbedingungen können Mietwagenunternehmen ebenso wie Car-Sharing-Unternehmen ein (weiterhin!) wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik sein. Wie das oben schon erwähnte Beispiel der Präsenz in Bahnhöfen zeigt, sind Autovermietunternehmen bereits heute Teil eines innovativen Verkehrskonzepts. Dies zeigt nicht zuletzt, dass Mitglieder des BAV – wie in der Gesetzesbegründung für Car-Sharing-Unternehmen herausgestellt wird – Kooperationen mit der Deutschen Bahn eingegangen sind.

#### Formulierung, Begriffsbestimmung

Der BAV ist der Ansicht, dass nach der Verordnung über die Überwachung von gewerbsmäßig an Selbstfahrer zu vermietenden Kraftfahrzeugen v. 04.04.1955<sup>1</sup> Fahrzeuge, die Car-Sharing-Unternehmen an Nutzer überlassen, als Selbstfahrervermietfahrzeuge zugelassen werden müssen. Da aus den vorgenannten Gründen Fahrzeuge von Car-Sharing-Unternehmen und Fahrzeuge von Autovermietern nicht ungleich behandelt werden dürfen, reicht es nach Auffassung des BAV aus, wenn in § 6 Abs. 1 Nr. 14 lit. b) StVG nunmehr ausschließlich Selbstfahrervermietfahrzeuge genannt werden. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass nach Auffassung des BAV eine Differenzierung zwischen Car-Sharing-Unternehmen einerseits und Mietwagenunternehmen andererseits keinen Sinn macht und in der Praxis auch kaum durchführbar sein dürfte, zumal sowohl Mietwagenunternehmen als auch Car-Sharing-Unternehmen Kraftfahrzeuge gegen Entgelt an Selbstfahrer überlassen. Als Alternative zu dem eingangs unterbreiteten Formulierungsvorschlag, könnte zur Vermeidung einer unzulässigen Benachteiligung von Mietwagenunternehmen in § 6 Abs. 1 Nr. 14 lit. b) StVG ein noch zu entwickelnder Katalog aufgenommen werden, in dem abschließend diejenigen objektiven Kriterien aufgeführt werden, die Vermieter von Kraftfahrzeugen erfüllen müssen, damit die zuständigen Stellen sie bei der Vergabe von öffentlichen Parkraum gleichberechtigt mit Car-Sharing-Unternehmen zu behandeln haben. Nur diese konkrete Vorgabe würde sicherstellen, dass die Kommunen bei der Umsetzung Autovermietungsunternehmen nicht benachteiligen.

## II. Zum Entwurf der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung

Der BAV regt an, dass zur Angleichung der StVO an den eingangs unterbreiteten Vorschlag für eine Umformulierung des Entwurfs für eine Neufassung der Verordnungsermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 14 lit. b) StVG der Entwurf einer Neufassung von § 41 Abs. 1 Nr. 8 Satz 7 StVO wie folgt neu gefasst wird:

*„Das Zusatzzeichen „Selbstfahrervermietfahrzeuge mit besonderem Parkausweis frei“ nimmt Kraftfahrzeuge von Unternehmen oder Einrichtungen im Sinne von § 6 Abs. 1 Nr. 14 Buchstabe b des Straßenverkehrsgesetzes mit besonderem Parkausweis von dem Halteverbot aus.“*

Der vorstehende Entwurf trägt zum einen dem Umstand Rechnung, dass Mietwagenunternehmen aus den oben genannten Gründen gegenüber Car-Sharing-Unternehmen nicht benachteiligt werden dürfen. Zum anderen soll der vorliegende Entwurf folgendem weiteren Umstand Rechnung tragen: Der gegenwärtige Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht noch vor, dass Parkausnahmegenehmigungen für jedes Fahrzeug gesondert in Form eines Aufklebers erteilt werden müssen. Den meisten Autovermietunternehmen ist angesichts der Größe ihrer Flotten schon aus Kosten- und Zeitgründen die Beantragung von fahrzeugbezogenen Parkausnahmegenehmigungen in Form eines Aufklebers nicht möglich. Deshalb sollten zur Vermeidung unnötiger Hindernisse für die Erlangung von Parkausnahmegenehmigungen Car-

<sup>1</sup> BGBl. I S. 186; zuletzt geändert durch Verordnung v. 21.07.1969, BGBl. I S. 875.

Sharing- und Autovermietunternehmen die Möglichkeit eingeräumt werden, übertragbare Parkausnahmegenehmigungen zu beantragen, die bei Bedarf in Fahrzeuge eingelegt werden können.

### **III. Zum Entwurf der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung**

In dem Entwurf zu Randnummern 46 bis 48 der Verwaltungsvorschrift zu § 45 sind jeweils die Worte „Kraftfahrzeuge von Car-Sharing-Organisationen“ zu ersetzen durch das Wort „Selbstfahrervermietfahrzeuge“.

In Randnummer 47 Satz 2 sind die Worte „Car-Sharing Fahrzeuge mit besonderem Aufkleber frei“ zu ersetzen durch die Formulierung: „Selbstfahrervermietfahrzeuge mit besonderem Aufkleber frei.“

Außerdem ist Randnummer 48 aus den oben unter II. genannten Gründen dahingehend umzuformulieren, dass Car-Sharing-Unternehmen und Mietwagenunternehmen statt Aufklebern Parkausnahmegenehmigungen erteilt werden können, die nicht fahrzeugbezogen sind, sondern bei Bedarf in ein Selbstfahrervermietfahrzeug eingelegt werden können.

Wir hoffen, dass unsere Anregungen aufgenommen werden, und würden uns freuen, wenn Sie uns über den Fortgang des Gesetzgebungsverfahrens auf dem Laufenden halten und wir uns an etwaigen weiteren Konsultationen beteiligen könnten.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Brabec  
Geschäftsführer