

Ernst-Reuter-Haus
Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

Deutscher Städtetag · Postfach 12 03 15 · 10593 Berlin

15.11.2010/re

Telefon +49 30 37711-0
Durchwahl 37711- 520
Telefax +49 30 37711-5 09

E-Mail

oliver.mietzsch@staedtetag.de

Bearbeitet von

Oliver Mietzsch

Aktenzeichen

66.10.43

Stellungnahme des Deutschen Städtetages zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 01.12.2010 zu den Anträgen der Fraktion der SPD „Kommunen die Einrichtung von Car-Sharing-Stellplätzen ermöglichen“ (Drucksache 17/781) und (vorbehaltlich einer Erweiterung des Anhörungsbeschlusses) der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN „Schaffung von Rechtssicherheit für Car-Sharing-Stationen und Elektrofahrzeug-Stellplätze“ (Drucksache 17/3208)

1. Vorbemerkung

Der Deutsche Städtetag hatte sich in diesem Zusammenhang mit dem Runden Tisch „Car-Sharing“ am 22.10.2007 sowie im Hinblick auf die in der letzten Legislaturperiode vorgeschlagene Änderung der StVG, StVO und der VwV-StVO bezüglich Car-Sharing ausführlich zur Notwendigkeit der Schaffung von Parkvorrechten im öffentlichen Straßenraum für Car-Sharing-Fahrzeuge geäußert.

Aus Anlass einer Initiative der Freien und Hansestadt Hamburg zur Ergänzung des Straßen- und Verkehrsgesetzes zur rechtlichen Unterstützung der Einführung von Elektromobilität (Beschluss des Bundesrates vom 24.09.2010) hatte der Deutsche Städtetag dieses Anliegen unterstützt und gleichzeitig dafür geworben, die vorgeschlagene Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes im Hinblick auf die Reservierung von öffentlichen Stellplätzen für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge zwecks Aufladevorgang um die Einräumung von Benutzervorteilen im ruhenden Verkehr für weitere Formen umweltfreundlicher Mobilität wie insbesondere das Car-Sharing zu ergänzen.

Zur Begründung wurde darauf verwiesen, dass sowohl für Elektrofahrzeuge als auch für Car-Sharing-Fahrzeuge sich ein umweltpolitischer Vorteil, der allein die Privilegierung im ruhenden Verkehr rechtfertigt, insbesondere dadurch ergibt, da diese sich in integrierte Stadtentwicklung-, umwelt- und verkehrsplanerische Konzepte vor Ort einfügen. So ist aus Sicht des Deutschen

Städtetages bei Car-Sharing-Fahrzeugen sicherzustellen, dass nur diejenigen Anbieter gefördert werden, deren Geschäftszwecke, Geschäftsabwicklungen und Vertragsgestaltungen letztlich ein nachhaltiger Nutzen für die Allgemeinheit systemimmanent zu eigen ist. Im Hinblick auf Elektrofahrzeuge ist zwar deren vollständige (Luftschadstoffe) bzw. weitestgehende (Lärm) Immissionsfreiheit zu konstatieren; der mit einer Vermehrung des Kfz-Bestandes um die angestrebten 1 Million Nutzfahrzeuge im Jahre 2020 (Ziel der Bundesregierung) einhergehende Flächenverbrauch würde die zuvor genannten Umweltvorteile als Voraussetzung für die Privilegierung im ruhenden Verkehr jedoch konterkarieren. Insofern ist aus kommunaler Sicht die Einräumung von Privilegien für Elektrofahrzeuge – ähnlich wie bei Car-Sharing-Fahrzeugen – nicht nur dann gerechtfertigt, wenn sich diese in ein übergeordnetes stadtentwicklungs-, umwelt- sowie verkehrspolitisch und gegebenenfalls auch energiepolitisches Gesamtkonzept einer Kommune einfügen.

2. Fachliche Anregungen

Die Entwicklungen des Car-Sharing in Deutschland weist beachtliche Steigerungsraten auf; von etwas unter 30.000 Car-Sharing-Fahrzeugen und rund 20.000 Fahrtberechtigten im Jahre 1997 auf beinahe 80.000 Car-Sharing-Fahrzeuge im Jahr 2008 und weit über 110.000 Fahrtberechtigten im gleichen Jahr. Diese Zahlen lassen bereits einen erheblichen Bedarf an Stellplätzen erkennen, die mit den vorhandenen, überwiegend auf Privatgrund bereitgestellten Stellplätzen kaum bis nicht mehr zu befriedigen ist. Die im Rahmen des nationalen Entwicklungsplanes Elektromobilität – der Deutsche Städtetag beteiligt sich zu diesem Zweck eingerichteten nationalen Aktionsplattform aktiv an der Erarbeitung von Empfehlungen zur Förderung der Elektromobilität – angestrebte Zunahme von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen (1 Million zusätzliche Elektrofahrzeuge im Jahre 2020) lässt aufgrund der damit verbundenen Anforderung hinsichtlich mehrstündiger Ladevorgänge einen weiteren Nutzungsdruck auf den öffentlichen Straßenraum befürchten. Die Annahme, dass die Ladevorgänge ausschließlich oder weit überwiegend auf privatem Grund (nachts in der eigenen Garage bzw. tagsüber am Arbeitsplatz) stattfinden, darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch im öffentlichen Straßenland entsprechende Vorrichtungen zu schaffen sind, um den Nutzern von Elektrofahrzeugen ein flächendeckendes Mobilitätsangebot unterbreiten zu können. Insofern ist die Ausgangssituation in beiden Fällen vergleichbar, wodurch sich aus unserer Sicht die Notwendigkeit zur Schaffung einer gesetzlichen Regelung zur Parkvorrechtigung für Car-Sharing- sowie Elektro-Fahrzeuge ableitet.

Die Einräumung von Benutzervorteilen im ruhenden Verkehr bedarf einer speziellen Begründung, um zulässigerweise den Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen und Wegen einschränken zu können. Bezüglich Car-Sharing-Fahrzeugen ist daher seitens des Gesetzgebers dafür Sorge zu tragen, dass deren Geschäftszwecke, Geschäftsabwicklung und Vertragsgestaltungen einen nachhaltigen Nutzen für die Allgemeinheit sicherstellen. Zu diesem Zweck hat der Deutsche Städtetag bereits im Zusammenhang mit dem Runden Tisch „Car-Sharing“ folgende mögliche Definitionskriterien für den Begriff Car-Sharing vorgeschlagen:

- Zwischen Car-Sharing-Anbietern und -Nutzern ist ein zeitlich unbefristeter Teilnahmevertrag abzuschließen. (Zur Unterscheidung: Automietverträge sind begrenzt auf eine bestimmte unmittelbare Nutzungsdauer);
- Der Nutzer entrichtet an den Car-Sharing-Anbieter unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme einen monatlichen Teilnahmebeitrag/Mitgliedsbeitrag (zur Unterscheidung: reine Autovermietungsverträge enthalten weder Fixkosten noch Bindungsfristen);
- Die Nutzung der Fahrzeuge unterliegt keiner Mindestdauer, das heißt es muss auch und insbesondere eine stundenweise Buchung möglich sein (Grundgedanke ist hier die

Reduzierung von Umweltbelastungen und von Fahrzeugflotten dadurch, dass ein Kfz nur dann und solange in Anspruch genommen wird, wie es tatsächlich benötigt wird. Durch die kürzere Nutzungsdauer wird ein häufiger Nutzungswechsel und somit eine geringere Flottenstärke ermöglicht.);

- Die Buchung, Abholung und Rückgabe der Car-Sharing-Fahrzeuge darf nicht an Geschäftszeiten gebunden sein, sondern muss rund um die Uhr ermöglicht werden (Car-Sharing kann nur dann einen Ersatz für das eigene Kfz darstellen, wenn eine spontane und unabhängige Nutzung – vergleichbar dem eigenen Kfz - möglich ist);
- Die Buchung muss – sofern ein entsprechendes Fahrzeug vorhanden ist – auch kurzfristig möglich sein; ebenso ist die Abholung und Rückgabe dezentral, das heißt in Nutzernähe zu ermöglichen. Dies setzt voraus, dass der Car-Sharing-Anbieter im Gebiet der Kommune, deren öffentliche Stellplätze zukünftig benutzt werden sollen, ein dezentrales Grundnetz privater Abstellmöglichkeiten anbietet (erst wenn dieses erschöpft ist, kann auf öffentliche Parkplätze zurückgegriffen werden);
- Die tatsächliche Abrechnung der Nutzungskosten erfolgt je gefahrenem Kilometer (Freikilometer wie bei Autovermietungen üblich, laufen dem Umweltschutzgedanken zuwider und entsprechen nicht dem Verhalten eines privaten Nutzers, da der gefahrene Kilometer an „Wert“ verliert);
- Im Hinblick auf die Feinstaubproblematik ist die zukünftige Nutzung öffentlicher Car-Sharing-Stellplätze - soweit es sich um Pkw handelt - auf Fahrzeuge zu beschränken, die in die Schadstoffgruppe 4 der Kennzeichnungsverordnung (Grüne Plakette) einzuordnen sind (andernfalls evtl. notwendige Ausnahmen von Fahrverboten in Umweltzonen wären auch bei einer Reduzierung der Fahrzeugflotte insgesamt kontraproduktiv; im Falle von elektrisch betriebenen Car-Sharing-Fahrzeugen entfällt diese Anforderung);
- Im Hinblick auf den Umweltschutzgedanken ist es sinnvoll, nur Car-Sharing-Organisationen zu privilegieren, die über eine Umweltzertifizierung verfügen.

Bei Elektrofahrzeugen ist eine Privilegierung im fließenden Verkehr bereits dadurch gegeben, dass sie aufgrund ihrer Schadstoffimmissionsfreiheit ungehindert auch in Umweltzonen fahren dürfen. Eine darüber hinausgehende Privilegierung im ruhenden Verkehr bedarf daher einer zusätzlichen Rechtfertigungsgrundlage. Ein geeigneter Anhaltspunkt hierfür ist aus unserer Sicht die Kombination von Elektrofahrzeugen mit Car-Sharing-Angeboten, das heißt elektrisch betriebene Car-Sharing-Flotten, da diese sowohl im fließenden Verkehr (Immissionsfreiheit) als auch im ruhenden Verkehr (Ersatz bestehender herkömmlich betriebener Fahrzeuge) eine Verbesserung der öffentlichen Verkehrssituation darstellen.

Entgegen der u. a. in der Beschlussempfehlung und dem Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Thema „Car-Sharing-Stellplätze baldmöglichst privilegieren“ (Bundestagsdrucksache 16/13582 vom 30.06.2009) vorgetragenen Auffassung, dass bereits alternative Möglichkeiten anstelle der Privilegierung des öffentlichen Straßenraumes für Car-Sharing-Fahrzeuge bestünden, ist darauf hinzuweisen, dass es nach wie vor an einer geeigneten Rechtsgrundlage fehlt. Eine Umfrage im Deutschen Städtetag zu diesem Thema von Anfang 2010 verdeutlichte die Notwendigkeit der Schaffung einer einheitlichen Rechtsgrundlage, da gegenwärtig größtenteils Übergangslösungen auf Basis straßenrechtlicher Sondernutzungserlaubnissen und Kennzeichnung mittels nichtamtlicher Schilder zur Anwendung kommen. Es versteht sich von selbst, dass diese unterschiedlichen Regelungen einer richterlichen Nachprüfung nur bedingt standhalten können, wodurch sich ein massives Überwachungsproblem in den Städten stellt. Der Deutsche Städtetag hatte sich daher bereits im Zusammenhang mit der in der letzten Legislaturperiode vorgeschlagenen Änderung der StVG, der StVO und der VwV-StVO bezüglich Car-Sharing anstelle der dort vorgeschlagenen Beschilderung durch

Zeichen 286 mit Zusatzzeichen für die Schaffung eines eigenen Zeichen für Car-Sharing-Fahrzeuge analog dem Verkehrszeichen 229 (Taxenstand) in der StVO ausgesprochen.

3. Schlussbemerkungen

Im Hinblick auf den immer noch anwachsenden KFZ-Bestand und dem damit korrespondierenden knapper werdenden öffentlichen Raum sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr sowie angesichts neuer Fahrzeugtypen und Antriebstechniken (Segways, Elektrofahrzeuge, Pedelecs, Scooter etc.) sind ausschließlich auf einzelne Verkehrsmittel bezogene Regelungen zur Nutzung des öffentlichen Straßenlandes immer weniger geeignet, die bereits bestehenden bzw. noch zunehmenden Nutzungskonflikte zu regeln. Umso wichtiger erscheint es daher, den kommunalen Straßenverkehrsbehörden sowie den Kommunen als Planungsträgern Instrumente an die Hand zu geben, mit denen der öffentliche Raum im Interesse einer Stärkung der Aufenthaltsqualität und dem Schutz von Mensch und Umwelt auf die unterschiedlichen Nutzer und Nutzungsarten verteilt werden kann. Regelungen für einzelne Fahrzeugarten sind daher nur insofern sinnvoll, als sie dem o.g. Leitgedanken entsprechen.