

# Allgemeiner Deutscher Automobil-Club

Eingetragener Verein, Mitglied des ARC Europe  
und der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

**Präsident**

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin



München, 17. November 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne nimmt der ADAC hiermit anlässlich der öffentlichen Anhörung am 1. Dezember 2010 zu den Anträgen der Fraktionen der SPD (Drs. 17/781) und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drs. 17/3208) Stellung.

## 1.) Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Plätzen ermöglichen

Hohe Zuwachsraten beim Carsharing in den letzten Jahren lassen verstärkt Forderungen nach einer rechtlichen Grundlage aufkommen, die es den Kommunen ermöglichen soll, Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einzurichten. Damit können Stellplätze von den Straßenverkehrsbehörden mit einem Haltverbot (Zeichen 286) ausgewiesen und mit einem Zusatzzeichen „Carsharing-Fahrzeuge frei“ für den allgemeinen Parkverkehr ausgeschlossen werden.

Der ADAC begrüßt grundsätzlich die Bestrebungen, Carsharing in die alltägliche Mobilität weiter zu integrieren, lehnt aber eine unverhältnismäßige Privilegierung von Carsharing-Fahrzeugen beim Parken im öffentlichen Straßenraum ab. Grundsätzlich ist nicht nachvollziehbar, warum Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in Carsharing-Stellplätze umgewandelt werden sollen. Schließlich wäre damit eine ineffektive Auslastung wertvollen Parkraums verbunden (etwa wenn ein Carsharing-Stellplatz mehrere Stunden hintereinander nicht genutzt wird) sowie ein hoher Aufwand für die Beschilderung (Kosten).

Sinnvoller wäre es aus Sicht des ADAC, den Carsharing-Fahrzeugen die Möglichkeit zu eröffnen, auf allen öffentlichen Parkflächen kostenlos und ohne Begrenzung der Parkdauer zu parken. Für den Fahrer hätte dies den Vorteil, dass die Parkkosten bereits im Mietpreis inbegriffen wären und in den meist durch Parkraumbewirtschaftung regulierten Innenstadt-Parkzonen leichter ein Parkplatz gefunden werden kann.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für das Parken von Carsharing-Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum grundsätzlich begrüßt wird. Wünschenswert wäre eine Regelung, bei der Carsharing-Fahrzeuge auf bewirtschafteten Parkflächen (Parkscheinautomat, Parkscheibe) bevorzugt behandelt werden. Die Lösung „Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum“ erscheint dagegen weniger sinnvoll und nur dann vertretbar, wenn folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Carsharing-Stellplätze sollten in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen, Fahrradabstellanlagen und Taxiständen liegen.
- Die maximale Anzahl von reservierten Carsharing-Stellplätzen im Planungsgebiet darf im Vergleich zur allgemeinen Stellplatznachfrage den Wert von 3 % bis 5 % – je nach Verdichtungscharakter des Wohngebiets – nicht übersteigen. Somit wäre ein sinnvoller Anteil Carsharing-Fahrzeuge an der Gesamtzahl der im Gebiet zulässigen Fahrzeuge ausreichend gesichert.
- Die Zahl der zu reservierenden Stellplätze sollte geringer sein als die Zahl der im fraglichen Gebiet stationierten Carsharing-Fahrzeuge.

## **2.) Schaffung von Rechtssicherheit für Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeug-Stellplätze**

Zur Förderung der Elektromobilität wird zunehmend gefordert, den Kommunen Handlungsfreiheit bei der Ausweisung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu geben. Derzeit gibt es keine bundeseinheitliche Regelung, die es den Kommunen gestatten würde, solche Flächen als Sondernutzungsflächen auszuweisen und bei Fremdnutzung auch zu sanktionieren.

Der ADAC begrüßt die Förderung der Elektromobilität durch die Bundesregierung, rechtliche Regelungen sollten aber mit Augenmaß und dem Bedarf entsprechend eingeführt werden. Aus mehreren Gründen sieht der ADAC derzeit noch keine Notwendigkeit für eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes.

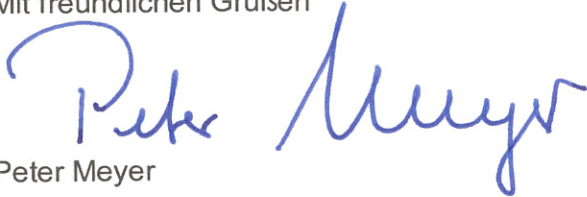
So dürfte die erfolgreiche Marktdiffusion von Elektrofahrzeugen zumindest auf mittlere Sicht nicht von dem Vorhandensein einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur abhängen. Reine Elektrofahrzeuge, die in erster Linie auf eine Ladeinfrastruktur angewiesen sind, werden aufgrund der begrenzten Reichweite und damit eingeschränkten Einsatzmöglichkeiten, insbesondere aber aufgrund der hohen Anschaffungskosten, zunächst vorwiegend als Zweit- oder Drittfahrzeuge angeschafft werden. Da mehrfach motorisierte Haushalte häufiger über Wohneigentum und Pkw-Stellplätze verfügen, sind sie beim Aufladen zuhause weniger auf öffentliche Lademöglichkeiten angewiesen. Zusätzlich sprechen das Reichweiten- und das Kostenargument dafür, dass im Pkw-Bereich für längere Zeit die „Steckdosenhybride“ dominieren und die Nachfrage bestimmen.

Auch wäre die Einrichtung von privilegierten Ladestellplätzen für Elektrofahrzeuge sozial unausgewogen, weil davon aufgrund der hohen Anschaffungskosten sozial schwache Schichten ausgeschlossen blieben.

Außerdem würden auch nicht alle Elektrofahrzeugbesitzer gleichermaßen von Ladestationen im öffentlichen Straßenraum profitieren. Die derzeit von den Energieversorgern errichteten Test-Ladesäulen verfügen allesamt über eigene Identifikationssysteme zur Zugangskontrolle. Das hat zur Folge, dass ein Elektrofahrzeug nur solche Ladesäulen nutzen kann, für die es zugelassen ist.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass der ADAC zum jetzigen Zeitpunkt die Schaffung eines Rechtsrahmens für Ladestationen im öffentlichen Straßenraum noch nicht für zwingend erforderlich sieht. Der Bedarf kann vorerst sehr gut durch Lademöglichkeiten im privaten Bereich gedeckt werden, vor allem am Wohnort, bei Arbeitgebern, in öffentlichen Parkhäusern und ggf. an Einkaufszentren. Jedoch sollten Ladestationen im öffentlichen Straßenraum rechtlich neu bewertet werden, sobald die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen der Nationalen Plattform Elektromobilität vorliegen, spätestens aber dann, wenn die Elektromobilität eine stärkere Marktdurchdringung erreicht hat. Bis dahin sollten Ladestationen rechtlich wie Tankstellen behandelt werden, die ausschließlich im privaten Straßenraum betrieben werden dürfen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Meyer

Kopie:  
Herrn Winfried Herrmann MdB