

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
redigiertes
Wortprotokoll
26. Sitzung

Öffentliche Anhörung

Berlin, den 01. Dezember 2010, 11.00 Uhr
Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus
Berlin
Sitzungssaal: Raum E 600

Vorsitz: Winfried Hermann, MdB

TAGESORDNUNG:

Tagesordnungspunkt 1

S. 7

Antrag der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer,
Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen ermöglichen

BT-Drucksache 17/781

CarSharing - 11.00 Uhr bis 13.00 Uhr

Tagesordnungspunkt 2

S. 7

Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter,
Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schaffung von Rechtssicherheit für Carsharing-Stationen und
Elektrofahrzeug-Stellplätze

BT-Drucksache 17/3208

Mittwoch, 01. Dezember 2010, 11:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>CDU/CSU</u>		<u>CDU/CSU</u>	
Bilger, Steffen		Aumer, Peter	
Fischer (Hamburg), Dirk		Bellmann, Veronika	
Götz, Peter		Börnßen (Bönstrup), Wolfgang	
Holmeier, Karl		Dörflinger, Thomas	
Jarzombek, Thomas		Granold, Ute	
Kammer, Hans-Werner		Hübinger, Anette	
Lange, Ulrich		Kaufmann Dr., Stefan	
Lietz, Matthias		Koepfen, Jens	
Raab, Daniela		Lach, Günter	
Schnieder, Patrick		Mayer (Altötting), Stephan	
Sendker, Reinhold		Stracke, Stephan	
Storjohann, Gero		Tauber Dr., Peter	
Vogel (Kleinsaara), Volkmar		Vaatz, Arnold	
Wichtel, Peter		Wegner, Kai	
<i>Heeds, Dr. Möllinger</i>			
<u>SPD</u>		<u>SPD</u>	
Bartol, Sören		Brase, Willi	
Beckmeyer, Uwe		Groschek, Michael	
Burkert, Martin		Hinz (Essen), Petra	
Gottschalck, Ulrike		Kahrs, Johannes	
Groß, Michael		Ortel, Holger	
Hacker, Hans-Joachim		Paula, Heinz	
Herzog, Gustav		Pronold, Florian	
Kumpf, Ute		Rossmann Dr., Ernst Dieter	
Lühmann, Kirsten		Schwarzlühr-Sutter, Rita	

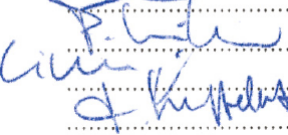


Mittwoch, 01. Dezember 2010, 11:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
FDP		FDP	
Döring, Patrick		Deutschmann, Reiner	
Körber, Sebastian		Goldmann, Hans-Michael	
Luksic, Oliver		Günther (Plauen), Joachim	
Müller (Aachen), Petra		Höferlin, Manuel	
Simmling, Werner		Kamp, Heiner	
Staffeldt, Torsten		Sänger, Björn	
DIE LINKE.		DIE LINKE.	
Behrens, Herbert		Enkelmann Dr., Dagmar	
Bluhm, Heidrun		Menzner, Dorothee	
Leidig, Sabine		Remmers, Ingrid	
Lutze, Thomas		Seifert Dr., Ilja	
BÜ90/GR		BÜ90/GR	
Herlitzius, Bettina		Kühn, Stephan	
Hermann, Winfried		Nestle, Ingrid	
Hofreiter Dr., Anton		Paus, Lisa	
Wagner, Daniela		Wilms Dr., Valerie	

off.

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Mittwoch, 01. Dezember 2010, 11:00 Uhr

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

CDU/ CSU	.....	.....
SPD	.....	.....
FDP	.....	.....
DIE LINKE.	.....	.....
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	.....	.....

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

Brenn	CDU/CSU	M
Wiedrich	CDU/CSU	Wiedrich
Wiedrich	LINKE	Wiedrich
Schramm	LINKE	Schramm
NEUHOFF	FDP	Neuhoff
ZECHERLE	CDU/CSU	Zecherle
DEJA	SPD	Deja
Bauer	Bündnis	Bauer

Mittwoch, 01. Dezember 2010, 11:00 Uhr

Ministerium bzw. Dienststelle (bitte Druckschrift)	Name (bitte Druckschrift)	Dienststellung (bitte nicht abgekürzt)	Unterschrift
BVUBS	Rittgesott	PDirek	Rittgesott
"	Sliwinski	TDle	Sliwinski
"	Ernst	RD	Ernst
"	HARTWIG	RD	Hartwig
BHWi	Eipel	RD	Eipel

Bundesrat: (bitte Druckschrift)	Unterschrift	Dienststellung (bitte nicht abgekürzt)	Land
Höller	Höller	RD	BW
Kriegel	Kriegel	RR	HH
HANSMETZ	HANSMETZ	PL	NRW

**Öffentliche Anhörung
am 01. Dezember 2010
zum dem Thema: CarSharing**

- BT-Drs.: 17/781, 17/3208

**Unterschriftenliste der
Sachverständigen**

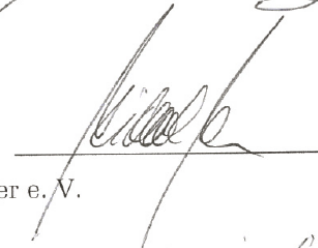
Dr. Monica Berg

ADAC e. V.



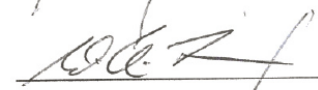
Michael Brabec

Geschäftsführer des Bundesverbandes der Autovermieter e. V.



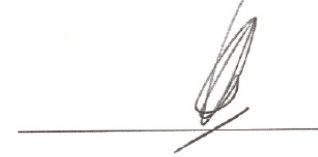
Willi Loose,

Geschäftsführer des Bundesverbandes CarSharing e. V.



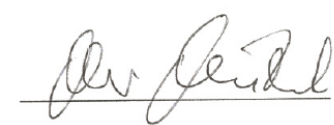
Rolf Lübke

Vorsitzender der DB Rent GmbH



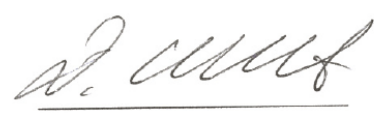
Oliver Mietzsch

Deutscher Städtet



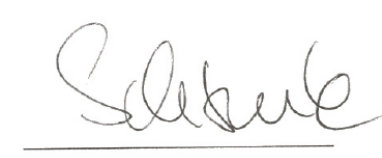
Dietmar Schmidt

Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V.



Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk

VDV e. V.



Tagesordnungspunkt 1

Antrag der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen ermöglichen

BT-Drucksache 17/781

Tagesordnungspunkt 2

Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schaffung von Rechtssicherheit für Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeug-Stellplätze

BT-Drucksache 17/3208

Vorsitzender: Ich begrüße Sie sehr herzlich, meine Damen und Herren, unsere Gäste, die Expertinnen und Experten zu unserer heutigen Anhörung zum Thema „Carsharing“. Das ist übrigens die 26. Sitzung unseres Ausschusses. Wir hatten heute schon eine reguläre Sitzung. Thema dieser Anhörung ist das Carsharing. Hierzu liegen zwei Anträge vor, zum einen der Antrag der SPD-Fraktion unter dem Titel „Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen ermöglichen“, Drucksache 17/781, und der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit dem Titel „Schaffung von Rechtssicherheit für Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeug-Stellplätze“, das ist die Drucksache 17/3208. Diese beiden Anträge sind der Gegenstand der heutigen Anhörung.

Ich begrüße sehr herzlich unsere Expertin Frau Monica Berg für den ADAC. Herzlichen Dank, dass Sie doch noch den ADAC hier repräsentieren konnten. Dann begrüße ich sehr herzlich Herrn Michael Brabec, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Autovermieter. Dann Herrn Willi Loose, Geschäftsführer des Bundesverbandes CarSharing e.V.. Herrn Rolf Lübke, Geschäftsführer der DB Rent. Herrn Oliver Mietzsch vom Deutschen Städtetag. Dann Herrn Dietmar Schmidt, Vizepräsident des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes und Herrn Wolfgang Schwenk vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmer (VDV). Herzlich Willkommen! Schön, dass Sie das Angebot angenommen haben, uns zu beraten. Wir haben ein bestimmtes Verfahren bei Anhörungen. Das will ich Ihnen gerne noch einmal mitteilen. Wir

wollen es so machen, dass Sie zu Beginn ein 5-minütiges Statement abgeben können und dass danach die Fraktionen Fragen stellen. Ich will noch mal für die Öffentlichkeit deutlich machen, was eigentlich das Ziel einer solchen Anhörung ist. Die Fraktionen SPD und die Grünen haben jeweils Vorschläge gemacht. Und es gibt einen Konsens über diese beiden Anträge hinaus, dass das Thema Carsharing ein wichtiges Thema ist, was wir auch alle zusammen vorantreiben wollen. Wir wollen über so eine Anhörung herausfinden: Wo klemmt es? Was sind die Barrieren, die wir überwinden müssen? Welche gesetzgeberischen oder andere Maßnahmen müssen gegebenenfalls ergriffen werden, um Carsharing erfolgreicher zu gestalten? Auch gilt es zu berücksichtigen, dass sich inzwischen ja auch neue technologische Entwicklungen, etwa im Bereich der Elektromobilität entwickelt haben, die das Thema auch noch mal erneut beleuchten. Das ist also das Ziel und der Ablauf.

Für die Kolleginnen und Kollegen möchte ich noch mal daran erinnern, wir haben in den letzten Anhörungen ein Verfahren praktiziert, was manchmal ein bisschen lästig ist, aber in der Summe, glaube ich, nicht schlecht angekommen ist. Es ist so, dass, wenn ein Kollege nach der Reihenfolge der Fraktionen dran ist, dann kann er entweder zwei Fragen an einen Experten oder eine Expertin stellen oder eine Frage an zwei. Die Antwort soll gleich kommen und dann kommen die nächsten dran. Das ist etwas kompakter, aber ermöglicht, dass dann alle Fraktionen entsprechend dran kommen. So, jetzt möchte ich Sie bitten, der Reihe nach vorzutragen und ich werde Sie strikt daran erinnern, dass Sie nach 5 Minuten Schluss machen müssen. Denn ich weiß, dass die Abgeordneten um 13.00 Uhr Schluss machen müssen und einige von Ihnen auch. Frau Berg, Sie haben als erste das Wort.

Dr. Monica Berg (ADAC e. V.): Ganz herzlichen Dank! Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete. Ich nutze gerne die Gelegenheit und die Einladung, ein paar unserer schriftlich schon dargelegten Positionen hier noch mal hervorzuheben. Erstens, der ADAC teilt die Auffassung, dass Carsharing ein sehr sinnvoller Baustein einer stadtverträglichen Mobilität sein kann, sein muss, sein wird. Die Vorteile aus unserer Sicht: Insbesondere die ersten Erfahrungen belegen, zeigen, dass man durch Carsharing tatsächlich Stellplätze einsparen kann. In welchem Maß wird sich zeigen, aber man kann dies tun, um den Parkdruck, insbesondere in verdichteten Quartieren, zu mindern. Wir sehen insbesondere für Wenig-

fahrer eine kostengünstige Alternative zum Pkw-Besitz, auch für Familien, für Zweit- und Dritt-Pkw. Auch wir halten in Grenzen, das betone ich, in Grenzen, die Einräumung von Nutzervorteilen im ruhenden Verkehr für vertretbar und für sinnvoll. Die Frage ist allerdings: Wie kann man Carsharing attraktiver machen, ohne den Gemeingebrauch der Straßen übermäßig einzuschränken? Wir gehen davon aus, dass auch in Zukunft weiterhin private Stellflächen das Rückgrat und die Basis auch des Carsharing-Angebotes bleiben müssen, also Parkhäuser, Firmenparkplätze etc. Wir sehen eine zweite sinnvolle Variante: Ich sage es mal so, wir wissen natürlich auch, dass diese privaten Stellflächen in verdichteten Quartieren nicht immer verfügbar sind. In solchen Fällen, wenn keine Verfügbarkeit mehr da ist, wenn kein Entwicklungsraum mehr gegeben ist für Carsharing, dann sind Privilegierungen im ruhenden Verkehr für uns denkbar. Eine sinnvolle Variante, die wir gerne ins Gespräch bringen möchten, ist die kostenlose Nutzung von bewirtschaftetem Parkraum für Carsharing-Fahrzeuge. Also die Kommune ermöglicht Carsharing-Fahrzeugen kostenlos und ohne zeitliche Begrenzung auf bewirtschafteten Flächen zu parken. Das ist kein Hirngespinnst, sondern nach Berichten will car2go diese Variante in Hamburg praktizieren. Wir halten das für ganz interessant. Über die Gebührenaufschläge hätten die Kommunen mit dem Carsharing-Anbieter zu verhandeln. Darauf würden wir ganz gerne das Augenmerk richten. Wenn auch das in bestimmten Quartieren nicht möglich ist, halten wir auch die Bereitstellung von exklusiven Stellflächen für vertretbar. Allerdings ist es die Variante, die natürlich den allgemeinen Gebrauch der Straße am stärksten einschränkt. Insofern müssten hier strenge Maßstäbe angelegt werden. Ich nenne drei, die wir in die Diskussion bringen möchten: Zum einen, Carsharing-Stellplätze exklusiv immer in Nähe zu ÖPNV-Haltestellen oder Taxiständen oder Fahrradabstellplätzen. Zweitens sind wir der Meinung, dass nicht für jedes Carsharing-Fahrzeug ein exklusiver Stellplatz benötigt wird. Wir glauben, dass man da eine Obergrenze einziehen muss. Denn wenn die Fahrzeuge unterwegs sind, ist der Platz ungenutzt und das wäre eine nichteffiziente Nutzung des öffentlichen Straßenraumes. Wir glauben, dass eine sinnvolle Obergrenze bei ungefähr 3 bis 5 Prozent – je nach Verdichtung des gesamten Gebietes – liegen könnte. Das würde Carsharing-Raum einräumen, aber den Gemeingebrauch nicht allzu stark einschränken. Dritter Punkt: wir teilen außerdem die Einschätzung, dass die derzeitige Rechtsgrundlage für Nutzervorteile im ruhenden Verkehr nicht ausreicht, dass es eine Rechtsänderung braucht. Das „Wie“ ist allerdings ziemlich komplex. Wir haben auch ins

Gespräch gebracht eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und ein entsprechendes Zusatzzeichen in der Straßenverkehrsordnung, wohlwissend dass man darüber wird diskutieren müssen, ob das im Straßenverkehrsgesetz möglich ist oder nicht. Da wird man unseres Erachtens noch einige juristische Diskussionen führen müssen. Aber möglich wäre ein Zusatzzeichen „Carsharing-Fahrzeuge“, das man mit Halteverboten oder Parkzonen kombinieren könnte. Wenn man eine exklusive Nutzung tatsächlich ausweisen möchte, dann wird man definieren müssen, was Carsharing-Fahrzeuge sind. Auch das ist keine triviale Aufgabe. Unseres Erachtens muss sich so eine Definition orientieren an dem Privat-Pkw. Denn Carsharing soll ja eine echte Alternative zum Privat-Pkw sein. Denn nur dann kann sie ja die gewünschte Entlastung beim Parkraum schaffen. Da ist in unseren Augen wichtig: kurzfristige Nutzung, rund um die Uhr. Kurze Anmietdauern müssen möglich sein, also stundenweise, und auch eine kilometerweise Abrechnung; Kriterien, die ich einfach mal nennen möchte. Letzer Punkt, die Ausweisung von Stellflächen für E-Fahrzeuge oder öffentlich zugängliche Ladestationen. Hier sehen wir im Moment keinen Handlungsbedarf. Wir glauben, dass es dafür derzeit zu früh ist. Auch die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) hat festgestellt, dass die erste Million Elektro-Fahrzeuge bis 2020 wahrscheinlich nicht Privat-Pkw des allgemeinen Autofahrers sein werden, sondern Flotten, private oder öffentliche Flotten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen Zugang zu privaten Ladestationen haben werden. Also, das ist keine Position für die Ewigkeit, sondern zur Wiedervorlage. Bei Marktdurchdringung wird man das neu verhandeln müssen. Im Moment: Nein.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Berg! Vielleicht für die anderen: ich klopfе ans Glas, wenn Sie noch eine halbe Minute Zeit haben und dann kommt die Glocke. Herr Brabec, Sie haben für die Autovermieter das Wort.

Michael Brabec (Bundesverband der Autovermieter e. V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses. Ich spreche für den Bundesverband der Autovermieter. Wir haben grundsätzlich in unserer Stellungnahme nicht so intensiv deutlich gemacht, dass wir an den Zielen, die mit den Anträgen verbunden sind, nichts auszusetzen haben. Wir sind wie Sie der Auffassung, dass damit für die Entlastung des Verkehrsraumes etwas erreicht werden kann. Aber wir haben uns in unserer Stellungnahme – und das möchte ich auch in meinem Statement deutlich machen – sehr intensiv mit der Frage beschäftigt: Was bedeutet das für die Autovermietungsindustrie?

Dazu möchte ich sagen, dass es eine recht intensive Wettbewerbsbeziehung gibt und in Zukunft noch verstärkt geben wird.

Diese Anträge, so wie sie formuliert sind, ziehen eine gewisse Ungleichbehandlung der Autovermietungsindustrie nach sich. Die Intensität dieser Wettbewerbssituation wird zum Beispiel deutlich, wenn man liest, dass in der Stadt Hannover alleine im Kerngebiet der Stadt von 800 geplanten Carsharing-Stellplätzen – verteilt in der Innenstadtlage – gesprochen wird. Dort gibt es auch Autovermieter, in diesem Bereich. Die sind also nicht – wie früher – nur in Industriegebieten, in Randgebieten der Städte angesiedelt. Es sind auch nicht nur die großen internationalen Autovermieter, sondern auch mittelständische Autovermieter. Das heißt, daran ist die Intensität dieser zu erwartenden Wettbewerbssituation abzulesen und der Wortlaut des gegenwärtigen Entwurfs enthält nach unserer Auffassung Formulierungen, die uns Bedenken geben, dass dort gegen verfassungsrechtlich verankerte Gleichbehandlungsgebote verstoßen wird. Immerhin handelt es sich bei der Ausweisung von kostenlos zugewiesenen Parkraum, um einen geldwerten Vorteil, der dann diesem Carsharing-Unternehmen zu Gute kommt, der ganz erheblich ist, der – wenn man sich das durchrechnet – in die Nähe von Finanzierungskosten eines Fahrzeuges geht. Also wenn man von 80 bis 150 oder sogar 200 Euro Kosten privatbewirtschafteter Parkflächen ausgeht, pro Monat, dann sind das in der Summe Kosten auf das Jahr gerechnet, die so erheblich sind, dass damit fast ein halbes oder ein ganzes – wenn man von Kleinfahrzeugen ausgeht – Fahrzeug finanziert werden kann. Also das ist ganz erheblich.

Jetzt sollen in diesen Anträgen natürlich im Vergleich zu den Entwürfen des Jahres 2007 Autovermieter nicht mehr grundsätzlich ausgeschlossen werden. Das begrüßen wir auch. Aber wir haben das Gefühl, dass über die Definition der Rahmenbedingungen, die noch nicht zu Ende diskutiert sind, versucht wird, auch weiterhin das Autovermietungsangebot auszugrenzen. Es wird darauf abgestellt, dass Autovermieter – wenn sie dazu in der Lage sind – heute bereits Carsharing-Unternehmen, Carsharing-Töchter, gegründet haben, dass damit quasi der Weg geebnet ist für Autovermieter, auch im Carsharing aktiv zu werden. Aber wir sind der Auffassung, dass die klassische Autovermietungsdienstleistung auch in der Lage ist – wenn man sich mit den Rahmenbedingungen für die Förderung beschäftigt –, ähnliche Ziele bzw. die Ziele nahezu vollständig zu erreichen, die mit den Anträgen verbunden sind.

Damit bin ich bei den Rahmenbedingungen, mit denen versucht wird, diese förderfähigen Unternehmen oder die förderfähige Dienstleistung zu definieren. Da sind Fragen zu diskutieren, zum Beispiel: Ist es sinnvoll die Forderung aufrecht zu erhalten, dass es eine Rahmenvereinbarung mit dem Carsharing-Nutzer, mit dem Mieter des Fahrzeuges geben muss, die ihn ja tendenziell dazu verleitet, häufiger ein solches Fahrzeug zu benutzen, also mehr zu fahren, obwohl er vielleicht auch öffentlichen Nahverkehr benutzen könnte? Da ist als zweites zu diskutieren, ob es sinnvoll ist, Benzinkosten mit einzurechnen. Denn die Nutzung eines Fahrzeuges, ohne sich über die Kraftstoffkosten Gedanken zu machen, führt natürlich tendenziell dazu, dass der Nutzer sich gar keine Gedanken darüber macht, wie viel Kraftstoff dort verbraucht wird. Also die Diskussion der Rahmenbedingungen dieser Dienstleistung oder der geförderten Unternehmen, wie sie zum Beispiel über die Zertifizierung des „Blauen Engels“ angestrebt wird, führt dazu, dass man über den Umweg die Autovermieter, die klassische Autovermietungsdienstleistung, ausgrenzt, obwohl damit eigentlich ähnliche Ziele erreichbar sind. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Brabec! Herr Loose für den Carsharing-Verband.

Willi Loose (Bundesverband CarSharing e.V.): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordneten. Ich möchte mich auf zwei oder – wenn die Zeit ausreicht – drei Punkte aus meiner Stellungnahme noch mal beziehen. Zunächst mal die Umweltwirkung des Carsharings im Zusammenwirken mit dem öffentlichen Verkehr. Im Zusammenwirken mit dem Fahrradfahren haben die Carsharing-Produkte eine Umweltwirkung, die eigentlich genau die Richtung erzeugen, die in den Städten notwendig ist. Wir bewirken Verkehrsverhaltensänderungen bei den Carsharing-Nutzern, die in Richtung laufen: weniger Auto fahren, mehr ÖPNV, mehr Fahrrad fahren und mehr zu Fuß gehen. Und wir bewirken vor allen Dingen auch eine Entlastung der Städte vom Parkdruck. Jedes Carsharing-Auto, das im Betrieb ist, bewirkt im Moment im statistischen Mittel, dass 4 bis 8 Privat-Pkw ersetzt werden. Das geschieht dadurch, dass eben die Carsharing-Kunden mit dem Eintritt beim Carsharing-Betreiber ihren Privat-Pkw abschaffen bzw. dass geplante Anschaffungen von Privat-Pkw nicht durchgeführt werden – das kann auch der Zweitwagen sein, das muss nicht immer der Erstwagen sein. Unter dem Strich bleiben mehr Flächen durch mehr Carsharing für die Städte übrig. Ob diese Flächen dann anderen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden für ihre Autos oder ob sie für die Nutzung der Städte zur Verfügung

gestellt werden, das sollte im Ermessen der Kommunen liegen.

Ich habe Ihnen auch noch mal in einer Ergänzung meiner Stellungnahme zwei Beispiele nachgereicht, zu dem schon in der Stellungnahme ausgeführten Beispiel München, nämlich die Beispiele Frankfurt und Karlsruhe. Was ich mit diesen Beispielen deutlich machen möchte, ist, dass es bestimmte typische Stadtteile gibt, in denen der Platzbedarf für Carsharing-Fahrzeuge nicht erfüllt werden kann, in denen es also dann in der Konsequenz ein sehr viel höheres Verhältnis von Kunden zu verfügbaren Carsharing-Autos gibt. Das bedeutet für die Kunden unattraktive lange Wege zu den Carsharing-Fahrzeugen. Und im Endeffekt ist das auch ein Nachteil in der weiteren Kundenwerbung. Wir können das ganz klar am Beispiel Frankfurt sehen. Deswegen habe ich das auch aufgeführt. Wir haben dort zwei vergleichbar flächenmäßig anbietende Carsharing-Anbieter, die in dem selben Stadtteil, der dort in dem Beispiel aufgeführt wird, die gleichen Probleme haben. Das heißt also, der Kunde kann sich gar nicht auswählen, ob er vielleicht von dem einen Anbieter zum anderen Anbieter geht, weil das Problem dort genau dasselbe ist und die Carsharing-Fahrzeuge in diesen beiden Stadtteilen ähnlich schlecht verteilt sind.

Wenn wir also in bestimmten innenstadtnahen dicht genutzten urbanen Stadtteilen das Carsharing weiter voranbringen wollen, dann gibt es in diesen Stadtteilen gar keine andere Möglichkeit als Stellplätze im öffentlichen Raum zu nutzen. Ansonsten werden wir mit dem Carsharing in bestimmten Gegenden nicht weiter kommen und werden dann eben auch die Potentiale der Umweltentlastung, die über das Carsharing vorhanden sind, nicht ausnutzen können. Wir sehen Carsharing als eine sehr kostengünstige Möglichkeit, den CO₂-Ausstoß abzusenken. Wir sehen auch eine kostengünstige Möglichkeit für die Kommunen, aber auch für die Politik, weitere Umweltentlastungen durchzuführen. Die Erfahrung in anderen europäischen Ländern, die zum Teil seit einigen Jahren die Möglichkeit anbieten, dass Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum angeboten werden, sind sehr positiv was die Kommunen angeht. Also, ich kenne keine einzige Beschwerde in irgendeiner Kommune, dass andere, die nicht in den Genuss dieser privilegierten Plätze kommen, klagen würden, dass sie genauso behandelt werden müssten. Das heißt also, die Vorteile sind dort allgemein anerkannt. Und die Carsharing-Stellplätze, die dann sichtbar sind und die auch Werbung machen können für sich selber, werden zur Kundenakquisition aktiv eingesetzt. Also gerade Belgien, Großbritannien

oder die Niederlande haben sehr große Wachstumserfolge, unter anderem durch diese Stellplätze.

Vorsitzender: Entschuldigung, Herr Loose, den Rest müssen sie nachholen. Herr Lübke für DB Rent.

Rolf Lübke (DB Rent GmbH): Herr Vorsitzender, liebe Abgeordnete. Bahn und Auto – für viele vielleicht ein Widerspruch. Aber für uns ist es kein Widerspruch, weil das Auto nach wie vor Mobilitätsträger Nummer eins ist. Wir versuchen vielmehr: Wie können wir das miteinander kombinieren? Der intermodale Ansatz ist für uns wichtig, dass wir verknüpfen können. Wir wissen: 50 Prozent aller unserer Carsharer haben eine Bahncard. Das sind immerhin 140.000 Menschen. 70 Prozent aller unserer Call-a-Bike Kunden haben auch eine Bahncard, das sind immerhin 300.000. Und wir sehen, dass, wenn wir öffentliche Verkehre miteinander verknüpfen wird der öffentliche Personennahverkehr gestützt.

Die Parkraumentlastung ist schon angesprochen worden. Für uns ist auch der Umweltaspekt ein wichtiges Thema. Die zwei Anträge sind für uns durchaus kombinierbar. Wir haben heute schon ca. 50 Elektrofahrzeuge im öffentlichen Carsharing. Das heißt, wenn man Elektromobilität fördern will, müssen wir die auch beim Carsharing fördern. Und da ist das Eine ohne das Andere nicht machbar. Die Autovermieter – Carsharing ist irgendwo eine Art der Autovermietung – sind bei uns schon teilweise im System integriert. Und wenn man sieht, was die anderen Autovermieter wie Sixt, wie Hertz, wie Avis im Moment machen, da sieht man klar und deutlich: Der Trend geht zu dieser Ultra-kurzzeit-Nutzung der Fahrzeuge. Die Verstädterung wird nach wie vor fortschreiten, wenn man ins Ausland schaut, aber auch hier in Deutschland. In engen Innenstädten haben wir einfach keine Parkplätze. Es geht hier nicht darum, kostenlose Parkplätze zu bekommen. Es geht darum, überhaupt Parkplätze zu haben. Das Carsharing-System ist irgendwo begrenzt über die Parkplätze und auch über die Sichtbarkeit. Dass wir in die Nähe der Bahnhöfe gehen, ist für uns selbstverständlich. Dass wir uns auch abgrenzen vom Taxigewerbe, das finde ich auch selbstverständlich. Wir wollen nicht den Wettbewerb, ich glaube das sind zwei Systeme, die nebeneinander existieren. Aber wir wollen einfach die Möglichkeit schaffen und sagen: „Schaff das eigene Auto ab!“ und dass man in der Nähe seines Wohnortes ein Fahrzeug bekommt. Ich glaube das Entscheidende beim Carsharing ist auch die Begrenzung – nicht unlimitierte Kilometer ohne Kostenbelastung, das ist ein we-

sentlicher Punkt. Insofern glauben wir schon, dass es erhebliche Einsparungen bringt. Ich nenne mal unser Verhältnis: 140.000 Nutzer bei 2.500 Fahrzeugen. Da sieht man schon klar und deutlich, wie ein Überangebot an Nutzern auf wenige Fahrzeuge begrenzt wird. Und wie erfolgreich wir das machen, sehen wir auch intern: Wir haben große Firmen, die inzwischen ihre eigenen Flotten abgegeben haben und auf das Carsharing umsteigen. Egal, wo wir das praktizieren, wir sparen immer 30, 40 Prozent der Fahrzeuge ein – und das nicht nur innerhalb der Bahn. Es gibt auch große andere Firmen, die das machen. Man sieht klar und deutlich, welchen Effekt Carsharing hat. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Wunderbar in der Zeit. Herr Mietzsch für den Städtetag.

Oliver Mietzsch (Deutscher Städtetag): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete. Ich kann mich in vielem dem anschließen, was Frau Dr. Berg und auch Herr Loose und zum Teil auch Herr Lübke hier gesagt haben. Insofern wird mein Beitrag vielleicht auch entsprechend kurz ausfallen. Ich will zusammenfassen: Die Städte wollen Carsharing, die Städte brauchen Carsharing und deshalb brauchen sie auch eine gesetzliche Regelung, die es ihnen rechtssicher ermöglicht, dort, wo es Sinn ergibt und dort wo sie es wollen – niemand muss es ja gezwungenermaßen tun – aber dort wo sie es wollen, auch rechtssicher Carsharing-Parkplätze einzurichten. Nicht der Deutsche Städtetag, aber eine unserer Mitgliedstädte hat eine Umfrage vor einiger Zeit durchgeführt, bei den Städten, wie es denn aussieht mit Carsharing-Parkplätzen. Und diese Umfrage, an der sich immerhin 36 Städte beteiligt haben, hat die Vielfalt oder – man kann auch sagen – den Flickenteppich der Regelungen zu Tage gefördert. Nämlich 7 Städte machen es über Sondernutzungserlaubnisse, 4 machen es über Teilentwidmungen, 2 Städte machen es über Gestattungsverträge, eine Stadt macht einen Verkehrsversuch, das geht dann natürlich nur mit Unterstützung der oberen Landesbehörden. 6 machen sonstige Dinge und der Rest weiß eigentlich nicht so richtig, wie er mit dem Thema umgehen soll, weil es in der Tat schwierig ist. Alle diese Regelungen sind bisher vor Gericht noch nicht angefochten worden, stehen aber immer in der Gefahr, vor Gericht angefochten werden zu können und damit auch zu fallen. Insofern ist es für uns ganz wichtig, dass es eine klare gesetzliche Grundlage gibt, die den Städten das ermöglicht, was mit Carsharing beabsichtigt ist. Nämlich dort, wo öffentliche Verkehrsträger ein Mobilitätsbedürfnis in einem ganz bestimmten Zusammenhang nicht befriedigen können, dort die Verlängerung durch ein

Auto eines Carsharing-Unternehmen zu ermöglichen, ohne dass man dem Umweltverbund, dem öffentlichen Verkehr, quasi komplett den Rücken zukehrt und wieder ganz auf das Auto zurückfällt. Das ist ja gerade der Vorteil des Carsharings, dass es ermöglicht, für einen Teil der Wegekette auch motorisierte Individualmobilität einzubauen, ohne dass ich sozusagen meine ganze Wegekette nur nach den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs ausrichte.

Und vielleicht das noch zum Abschluss: das Thema Elektromobilität kommt natürlich an der Stelle – und da möchte ich Herrn Lübke ausdrücklich auch beipflichten – fast idealtypisch mit dem Thema Carsharing zusammen. Worum geht es denn bei der Elektromobilität zum Beispiel? Das sind sehr saubere Fahrzeuge, aber es sind Fahrzeuge. Es gäbe aus unserer Sicht keinen Grund, Elektrofahrzeugen Parkbevorrechtigungen einzuräumen, im öffentlichen Straßenland, denn sie sind zwar umweltfreundlich – insofern dürfen sie ja auch zum Beispielspiel in Umweltzonen reinfahren –, aber es sind Fahrzeuge, die Platz brauchen. Wir reden ja hier vom Gemeingebrauch, das heißt von der Inanspruchnahme öffentlichen Platzes. Wenn aber ein solches Elektrofahrzeug dann gleichzeitig auch ein Carsharing-Fahrzeug sein sollte und damit quasi der Aspekt des Auto-Teilens verbunden ist, dann könnten wir uns auch vorstellen, in dieser Kombination Elektrofahrzeuge und Carsharing-Fahrzeuge vorzusehen für Parkbevorrechtigungen. Also es geht darum, immer die integrierte Sichtweise zu sehen. Die Städte haben ein hohes Interesse daran, wohnortnahe Mobilität zu ermöglichen. Das, Frau Dr. Berg, ist vielleicht auch der einzige kleine Unterschied, den wir zum ADAC haben. Natürlich können Städte, wenn sie es wollen, und das machen sie ja auch schon, auf öffentlichen Parkplätzen für Carsharing-Unternehmen – und in Zukunft auch für Elektroautos – kostenlos Parkplätze einrichten. Aber darum geht es nicht, weil wir die wohnortnahe Versorgung brauchen. Und das ist natürlich mit Parkplätzen in der Regel eher nicht gegeben. Insofern brauchen wir wohnortnah die Möglichkeit, Parkbevorrechtigungen für Carsharing-Fahrzeuge – und gerne in der Kombination auch mit anderen umweltfreundlichen Fahrzeugarten – einzurichten. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Mietzsch für den Deutschen Städtetag! Herr Schmidt für den Taxi- und Mietwagenverband.

Dietmar Schmidt (Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V.): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, werte Damen und Herren Abgeordnete, liebe Gäste. Mein Name ist Dietmar

Schmidt, ich darf als Vizepräsident des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes, BZP, hier Stellung nehmen. Wir vertreten, um uns vielleicht kurz mal vorzustellen, 82.000 Fahrzeuge verteilt auf 36.000 Betriebe, angeschlossen mittelbar über 49 Landesverbände und 25 Funkzentralen. Wir befördern im Jahr im Tür-zu-Tür-Verkehr als Einzige seit Jahrhunderten – das kann man ja sagen – mittlerweile über 400 Millionen Fahrgäste. Wir nutzen selbstverständlich zunehmend in der Flotte auch umweltfreundliche Antriebe wie Erdgas, Hybride, saubere Diesel-Bluetec-Techniken. Ich habe erst gestern gehört, dass also auch das 4-Liter-Auto wohl im nächsten Jahr schon angedacht ist, genauso wie die Brennstoffzelle. Ich erwähne das deshalb, weil ein Carsharing-Produkt – das haben ja die Vorredner hier auch erwähnt – in Zusammenhang mit umweltfreundlichen Antrieben aus unserer Sicht auch durchaus ein Baustein ist. Umweltfreundlich im doppelten Sinne, um Nutzer vom eigenen Pkw umsetzen zu können, und dann eben auch umweltfreundlich angetrieben fahren zu können. Wir haben, so wie die Anträge die vorliegen, kein Problem damit. Wir sehen durchaus mit Carsharing Synergieeffekte innerhalb der Mobilitätsketten, weil der Tür-zu-Tür-Verkehr, deshalb habe ich ihn erwähnt, dadurch ja nicht ersetzt wird. Wir sehen es durchaus als sinnvoll an, Kommunen gesetzlich zu ermächtigen, Stellflächen einzurichten. Aus unserer Sicht in Parkhäusern, das wäre durchaus machbar. Park-and-Ride-Flächen wären vielleicht eine weiteres Beispiel: Parkraumbewirtschaftungszonen würden wir – das ist ja innenstadtnah – durchaus auch befürworten.

Eine Kostenfreiheit sehen wir nicht als gegeben an. Hier sehen wir eine klare Abgrenzung zum ÖPNV, zu dem wir als Taxi- und Mietwagengewerbe, jedenfalls nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, auch gehören. Die angesprochenen Rechtsprobleme möchte ich nicht vertiefen. Aber eine Gebührenpflicht würden wir da durchaus als angemessen ansehen und auch unterstützen. Ich will eigentlich als Denkanstoß vielleicht nur noch eines hinzufügen: Carsharing muss natürlich auch vor dem Hintergrund der Bevölkerungsstruktur bedacht werden. Und auch das Mengengerüst – deshalb habe ich die 400 Millionen erwähnt – als umweltfreundlicher Teil-Baustein der Mobilitätsketten unterstützenswert. Nur, wenn wir die Bevölkerungsstruktur sehen, dann sehen wir in unserem Gewerbe immer mehr, nicht nur eine älter werdende Bevölkerung – auch eine gesündere, aber dann doch kränker werdende Bevölkerung. Und auch durchaus schon ab dem mittleren Alter in Ballungszentren eine Nutzerangewohnheit, mit dem eigenen Pkw – auf Starkdeutsch gesagt: Man fährt gar nicht mehr gerne in die Innenstadt.

Das wäre dann ein Argument nicht gegen Carsharing, aber man fährt auch mit Carsharing da nicht hin. Man will mit dem Auto gar nicht mehr in die Stadt. Man will dahin, aussteigen und man ist vor Ort. Man will nicht einen Parkplatz suchen, man fühlt sich genervt durch alles, was in der zweiten Reihe steht und dass man keinen Parkplatz findet. Und wenn man einen findet, muss man bezahlen. Und man fühlt sich durch die Intensität des Großstadtverkehrs auch überfordert. Das nennen wir in unserem Verband, das wird Sie nicht wundern, Taxiangewiesenheit. In dieser Marge wachsen die Fahrgäste sehr stark. Experten gehen davon aus, dass gerade vor dem Hintergrund, dass die Leute älter werden, sehr viel mehr auf dieses Beförderungsmittel zurückgegriffen wird. Vielleicht mal ein aktuelles Beispiel aus Berlin: Wir haben in dieser Stadt mehr als eine halbe Million Menschen mit Behinderungen – mehr als eine halbe Million! Dazu kommt dann noch dieser Kreis, den ich eben beschrieben habe. Insofern gehen Carsharing und solche Produkte – sage ich jetzt mal – an diesen Kreisen weitestgehend vorbei. Wir haben natürlich den ÖPNV, wir haben Carsharing, was sinnvoll für andere Bevölkerungsgruppen ist, wir haben die Taxe für die Gruppen, die ich eben genannt habe. Insofern haben wir aber gegen die Anträge nichts einzuwenden und sehen uns da nicht als Konkurrenz, sondern sehen durchaus Synergieeffekte und unterstützen die Sache. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schmidt, für das Taxi- und Mietwagengewerbe. Jetzt kommt als letzter in dieser Runde Herr Schwenk, für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV.

Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk (VDV e. V.): Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete. Um es gleich vorweg zu sagen: der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen begrüßt und unterstützt die Initiative, im öffentlichen Straßenraum Stellplätze für Carsharing zur Verfügung zu stellen. Warum setzt sich der Verband dafür ein? Das war am Anfang nicht so. Als Ende der 90er Jahre Carsharing aufkam, gab es durchaus eine ambivalente Bewertung in der Frage: Welche Wirkung haben Carsharing-Angebote? Es sind dann Anfang dieses Jahrzehnts umfangreiche Verkehrswirkungs- und Verhaltenswirkungsuntersuchungen gemacht worden, die klar belegen, in welche Richtung Carsharing wirkt. In der Folge dieser Erkenntnisse hat der Verband für seine Mitgliedsunternehmen auch einen Mobilitätsbaustein Carsharing herausgebracht. Empfehlungen zu Kooperationen, die – so ist der aktuelle Stand – mittlerweile von über 60 Verkehrsunternehmen des ÖPNV mit Carsharing-Unternehmen abge-

geschlossen wurden. Was sind nun die Argumente, die auch hier drin enthalten sind?

Zunächst mal aus Kundensicht: Verbesserung der Mobilität. Auch bei bestem ÖPNV – das weiß man aus Berliner Angeboten – gibt es eine Reihe von Wegen, die man mit dem Pkw als besserem und geeigneterem Verkehrsmittel machen muss, etwa Großeinkäufe, Transporte. Zum Zweiten ein ganz wichtiges Argument: Alternativen zum privaten Pkw. Denn viele ÖPNV-Kunden verfügen über ein Auto, nutzen dieses unterschiedlich. Carsharing ist eine gute und eine kostensparende Alternative zum eigenen Auto. Was sind nun die Gründe für Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände, Kooperationen einzugehen? Es ist klar belegt, Carsharing-Angebote beeinflussen die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des ÖPNV. Carsharing-Kunden nutzen das Auto deutlich seltener und den ÖPNV erheblich häufiger als Personen mit einem eigenen Pkw. Ein weiteres wichtiges Argument für die Unternehmen: Verhinderungen von Kundenabwanderung. Die Pkw-Besitzquote ist hoch in Deutschland. Steht ein Auto vor dem Haus, wird es genutzt. Das ist in der Regel Routine. Carsharing kann helfen diesen Pkw-Besitz, diese Quote möglichst niedrig zu halten.

Carsharing erweitert die Angebotspalette der Unternehmen. ÖPNV-Unternehmen wandeln sich zu Mobilitätsanbietern. Es gibt erste Unternehmen, die auch Fahrradangebote mit anbieten, DB Rent vorneweg, natürlich. Carsharing hat dabei ein großes Potential, dessen Ausschöpfung – das will ich deutlich sagen – am Anfang steht. Und Carsharing ist ein Imageträger. Denn Carsharing hat bei öffentlichen Nutzern, aber auch in der Öffentlichkeit, ein positives Image. Zusammengefasst: Carsharing ist ein Mobilitätsbaustein der aus Sicht der Unternehmen Kundenbindung und Neukundengewinn betreibt. In gewisser Weise eine Produktveredelung für den Nahverkehr. Ein Punkt ist mir wichtig. In dieser Studie haben wir seinerzeit in acht Punkten festgestellt, was die Gründe sind, warum sich Carsharing so schwer tut, in größeren Relationen Marktdurchdringung zu betreiben. Hier gibt es einen ganz wichtigen Punkt, der heute in diesen Anträgen auch zur Sprache kommt. Die bestehenden politischen Rahmenbedingungen erschweren eine Ausbreitung des Carsharing. Insbesondere die Straßenverkehrsordnung verhindert das Entstehen von Carsharing-Stationen im gewidmeten Verkehrsraum – dort, wo sich die Schnittstellen zu den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs befinden. Damit sind kundenfreundliche Übergangsstellen zwischen dem ÖPNV und Carsharing im benötigten Maß nicht vorhanden. Also ich denke, das ist ein ganz wichtiger Punkt. Viele Aspekte der

Vorredner muss ich hier nicht wiederholen. Ich denke, wir gewinnen dadurch Zeit für die Fragen der Abgeordneten. Vielen Dank, für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schwenk für den VDV! Damit sind wir mit der Runde durch. Ich habe auch schon die Wortmeldungen, es beginnt für die CDU/CSU Herr Storjohann.

Abg. Gero Storjohann: Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Sachverständigen, herzlichen Dank für die Ausführungen. Wir sind ja in einer Situation, dass es schon mal hier im Bundestag Anträge gab, die positiv entschieden worden sind zum Carsharing, die Umsetzung dann aber große Probleme bereitete. Wir befinden uns jetzt wieder in diesem Diskussionsprozess: Wie setzen wir es optimal um? Und deswegen hier auch ein paar kritische Nachfragen, die jetzt hier auf Sie reinprasseln werden. Ich habe eine Frage an Herrn Mietzsch. Sie haben dargestellt, wohnortnahe Parkplätze möchten Sie gerne zur Verfügung stellen. Wenn ich in meiner Straße gucke, da sind alle Parkplätze belegt. Werde ich zukünftig damit rechnen müssen, dass die Stadt dann 3, 4 Parkplätze davon abzweigt und ich dann ein Problem bekomme? Und innenstadtnah haben wir natürlich das gleiche Problem in der Konkurrenz zu Geschäften, die gerne Parkplätze vorhalten möchten und, und, und. Also, wie meinen Sie, würden Ihre Kommunen diese Problematik lösen? War das nun eine Frage?

Vorsitzender: Das waren zwei Fragen an Herrn Mietzsch. Danke! Wir zählen mit.

Oliver Mietzsch (Deutscher Städtetag): Vielen Dank, Herr Storjohann. Ich glaube, dass Frau Dr. Berg in ihren Ausführungen da schon einen Vorschlag gemacht hat. Nämlich sie hat ja Prozentzahlen genannt, denen man durchaus näher treten kann. Es ist ja auch heute schon so, wenn Sie sagen in Ihrem Wohngebiet sind quasi alle Parkplätze belegt, dann vermute ich mal, das ist zum großen Teil Anwohnerparken. Vielleicht auch Sie selbst. Aber selbst das darf nicht das ganze Wohngebiet ausfüllen, weil – das schreibt die Straßenverkehrsordnung entsprechend vor – es müssen immer eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen für den so genannten Gemeingebrauch vorgehalten werden. Und wenn man jetzt aus dieser Anzahl von Parkplätzen, die dem Gemeingebrauch, auch in reinen Anwohnerparkzonen vorbehalten werden muss, wenn man davon dann vielleicht einen Prozentsatz nimmt – das muss man dann mal durchrechnen – dann denke ich, hätte man eine Lösung für Ihre Frage. Nämlich dann hätte man eine Möglichkeit wohnortnah, was ja jetzt nicht heißt, es muss

direkt vor der Haustür sein. Wohnortnah heißt, es muss in einer fußläufig erreichbaren Entfernung sein. Und wir alle wissen, das hört so ungefähr auf, ich sage mal, bei 300, 400 Metern ist die Schmerzgrenze erreicht. Das heißt, in dieser Lage muss sich das abspielen und ich glaube, dafür werden wir auch Lösungen finden. Die Frage, wie die Kommunen damit umgehen. Es soll ja ein Angebot sein. Also wenn wir die gesetzlichen Rahmenbedingungen entsprechend haben, dann liegt es an jeder Kommune zu entscheiden, ob sie es tut oder nicht. Und es wird sich jede Kommune wohl überlegen, ob sie es tut oder nicht. Es macht nicht überall gleichermaßen Sinn, das muss man sich genau anschauen. Insofern die Frage: Reicht den Kommunen die Möglichkeit, solche Parkplätze einrichten zu können, mit den Vorgaben? Natürlich braucht es Vorgaben, das ist klar. Das muss sich an festen Kriterien orientieren. Und dann werden die Kommunen das schon entscheiden. Sie wissen, nichts ist in der Kommune so umstritten, wie das Thema Verkehr und insbesondere auch Parken. Wenn sich da irgendwelche Auswüchse zeigen würden – so nach dem Motto, dass sie nie mehr vor Ihrer Haustür jemals einen Parkplatz finden –, da bin ich mir relativ sicher, würde sich das im politischen Prozess auch wieder einpendeln. Also insofern geht es darum, ein Angebot zu schaffen, von dem sinnvoll Gebrauch gemacht werden kann. Vielen Dank!

Vorsitzender: Jetzt kommt Herr Bartol für die SPD-Fraktion.

Abg Sören Bartol: Ja, meine sehr geehrte Frau Sachverständige und meine Herren Sachverständige. Es reizt mich, auf die Frage vom Kollegen Storjohann zu antworten, aber das ist nicht der Sinn und Zweck einer Anhörung. Das ist zwar schade, aber deswegen fixiere ich mich auf Sie. Ich bedanke mich auch im Namen meiner Fraktion für die Stellungnahmen. Es ist ja ein Thema, was mich jetzt seit Jahren „verfolgt“, im positiven und vielleicht manchmal auch im negativen Sinne. Und ich mich freue, dass es heute zu dieser Anhörung gekommen ist und wir einfach mal Argumente sachlich und fachlich miteinander austauschen können. Es waren ja eigentlich alle – bis auf einen der Sachverständigen – relativ deutlich in unterschiedlichen Nuancen für das Carsharing. Deswegen möchte ich Herrn Brabec und Herrn Loose mit meiner ersten Frage die Möglichkeit geben, Stellung zu nehmen.

Ich glaube, es geht noch einmal um die Kernfrage, nämlich: Was ist Autovermietung? Was ist Carsharing? Und was ist sozusagen eigentlich Ihr Problem? Deswegen stelle ich die Frage auch unter Hinweis auf die Vorlage, die wir ja alle vom

Drive-CarSharing bekommen haben. Da zitiere ich noch mal ganz kurz: „*Wir möchten im Gegensatz zur antiquierten Stellungnahme des BAV mitteilen, dass die Mobilität der Zukunft eine Vernetzung mit verschiedenen Branchen bedeutet.*“ Deswegen die Frage an Sie: Welche wissenschaftlichen Untersuchungen gibt es noch einmal zu den positiven Umweltwirkungen? Und vor allen Dingen auch zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes durch Carsharing- und Mietwagenangebote? Uns was ist eigentlich der Unterschied von Carsharing und Mietwagen? Und warum – Sie haben es ja zu Recht gesagt – machen eigentlich so viele Ihrer Unternehmen schon längst Carsharing? Und was ist dann eigentlich Ihr Problem?

Vorsitzender: Das war jetzt ein Multipaket, aber das lassen wir mal stehen. Zwei Experten sind gebeten. Herr Loose und dann Herr Brabec.

Willi Loose (Bundesverband CarSharing e.V.): Also, wir haben kein Problem mit den Autovermietern. Im Gegenteil, wir haben eine ganze Reihe bzw. ich kann, glaube ich, sagen, wir haben fast alle Autovermieter, die in den letzten Jahren ein Carsharing-Produkt auf den Markt gebracht haben, auch in unseren Reihen. Sie sind sicherlich auch bei Ihnen im Verband vertreten, aber mit ihrem Carsharing-Angebot sind sie auch im BCS Mitglied und werden auch von uns in diesem Carsharing-Angebot vertreten. Wir haben eine ganze Reihe von Mitgliedern im BCS, die Kooperationsabkommen mit Autovermietern haben. Es gibt da unterschiedliche Handhabungen. Also eine Reihe von Carsharing-Anbietern sagen: Wir wollen nur Vermietung mit unserem Carsharing-Fahrzeug, die bis zu – zum Beispiel – zwei Tagen reichen. Alles was darüber hinaus geht, wollen wir gerne an die Autovermieter abgeben. Das wird dann auch so gemacht, dass eben längere Fahrten mit den Fahrzeugen der kooperierenden Autovermieter durchgeführt werden. Also insofern haben wir da überhaupt gar keine Widersprüche. Das ist ein Teil des integrierten Verkehrsangebotes.

Die Erkenntnisse, die wir zu den Umweltwirkungen des Carsharings haben, ist, dass der wichtige Knackpunkt ist, ob jemand ein privates Auto vor der Haustür hat, dass er quasi für alle Fahrten, die es gibt, dieses dann auch nutzt oder ob er sich entschließt, dieses Auto abzuschaffen und dann eben seine Verkehrsmittelwahl je nach Verkehrszweck auf das günstigste Verkehrsmittel zu richten. Da sind sowohl der ÖPNV, in der Mehrzahl der Fälle, als auch die Taxen, als auch die Mietwagen und dann eben auch zu einem bestimmten Teil die Carsharing-Fahrzeuge im Angebot. Der Blick mit Carsharing wird eben auf die gesamte Palette der Verkehrsmittel

gerichtet. Und letztendlich macht das dann auch die Umweltentlastung aus, im Gegensatz zum privaten Autobesitz. Ich kenne keine wissenschaftliche oder sonstige Untersuchung, die die Umweltauswirkung des klassischen Autovermiet-Produktes untersucht hätte. Ich denke, dafür gibt es auch Gründe. Wir haben Vermutungen, dass die Art und Weise dieser Angebote dafür sorgt, dass es eben nicht – zumindest nicht zum erheblichen Teil – zu diesen Verkehrsverhaltensänderungen kommt bei den typischen Nutzern der Autovermietung. Das sind unserer Ansicht nach geschäftliche Nutzungen, wo eben das private Auto zu Hause weiterhin genutzt wird. Das sind aber auch die Reparaturersatzwagen, die per Definition keine Änderung im Verkehrsverhalten hervorrufen. Oder dann eben die Autovermietung, die ein Teil der Urlaubsreise ist, wenn man zum Urlaubsort fliegt und dann eben auf das Mietauto steigt. Das sind alles keine Nutzungen, die einen vom privaten Auto abhalten. Darin sehen wir den Hauptunterschied zum Carsharing. Das Carsharing ist sehr viel stärker auf die Alltagsnutzung und auf die Integration innerhalb diese Alltagsnutzung mit den anderen Verkehrsmitteln ausgerichtet. Wir sind der Meinung, wir haben das in der Stellungnahme ja auch ausdrücklich formuliert, dass alle Autovermieter, die ein solches Produkt auf den Markt bringen, auch in den Genuss der Stellplatzprivilegierung kommen sollen. Und noch einen Zusatz: Egal ob Sie Mitglied im BCS sind oder nicht.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Brabec, wie sehen Sie das?

Michael Brabec (Bundesverband der Autovermieter e.V.): Ich glaube das ist auch nicht die Kernfrage, ob Autovermieter, die einen zusätzlichen Zweig Carsharing anbieten, bei Ihnen im Verband sind und somit der Eindruck erweckt wird, das sich die Autovermieter mit der Situation abgefunden haben. Darum geht es eigentlich nicht. Ich glaube man muss zwei Dinge voneinander unterscheiden: Heute haben wir zwei sehr verschieden zu betrachtende Dienstleistungen. Da ist das Carsharing, da reden wir heute darüber, wie sich dieser Zweig weiter entwickeln kann, woran es klemmt und wie dort etwas verändert werden kann. Und wir haben heute die Autovermietung, die Sie alle sehen als einen Hof, vollgestellt mit Autos oder – wenn es gut läuft – mit wenigen Autos, mit einem Vermietbüro, mit sicherlich auch technologisch sehr neuen Fahrzeugen, mit Fahrzeugen, die umwelttechnisch auf dem neusten Stand sind. Die sind im Durchschnitt sechs Monate alt. Das heißt alles: das, was die Industrie vollbringt, finden Sie im Mietwagenfuhrpark wieder. Das sind übrigens die Fuhrparks, die umwelttech-

nisch auf dem neusten Stand sind, da gibt es nichts Gleichwertiges. Das ist die heutige Situation.

Wir reden heute darüber, ob man, wenn wir in Innenstadtlagen Carsharing-Stellplätze ausweisen, einen Autovermieter, der kein separaten Zweig Carsharing aufbaut, das so nennt und sich bei der Kommune über eine Beachtung seiner Dienstleistung bewirbt, dass er also auch einen solchen Carsharing-Stellplätze für seine Fahrzeuge haben möchte und dann eine Chance hat, daran teilzunehmen. Also, soll auf diesem Parkplatz da jetzt ein Fahrzeug stehen mit einem Carsharing-Aufkleber oder kann da auch ein Fahrzeug eines Autovermieters stehen, wenn der Autovermieter in der Lage ist – und wir uns heute darauf einigen können – dass Autovermieter, ohne sich Carsharing zu nennen, mit diesem Fahrzeug, mit dem er vielleicht gestern eine Dienstreise hat durchführen lassen, sich morgen vielleicht auf diesem Parkplatz stellen kann. Und dies, weil er ähnliche Zugangsmedien anbietet, weil er ähnliche Tarife anbietet, weil er vielleicht auch – Sie kennen alle Kundenkarten von Autovermietern – dort eine Zusatzoption einführt, dass jemand auch bei einer, ich sage mal einfach, Sixt-Karte Plus auch einen Jahresbeitrag bezahlen kann und dann auch eine Carsharing-Dienstleistung, oder eine Carsharing ähnliche Dienstleistung, aber bei einem Autovermieter buchen kann und diese Fahrzeuge dort also auch auf diesen Stellplätzen stehen können. Und dann Autovermieter nicht automatisch dadurch ausgeschlossen sind, weil sie die Rahmenbedingungen, die z. B. über den Gelben Engel definiert sind, Entschuldigung, über den Blauen Engel definiert sind, nicht erfüllen. Dort wird das Unternehmen zertifiziert und da wird der Gesamtpark betrachtet. Der Autovermieter hat mit seinem Gesamtpark, mit dem er verschiedene Dienstleistungssegmente bedient, gar keine Möglichkeit, diesen Blauen-Engel-Kriterien zu entsprechen. Der Kern der Frage ist: Muss man sich davon lösen, dass Autovermieter heute von einem zentralen Platz ihre Fahrzeuge vermieten, tageweise, wochenweise, und kann man zu dem Ergebnis kommen, dass Autovermieter – heute vermieten sie übrigens auch schon sehr häufig stundenweise – in der Lage sind, verbrauchsabhängig Tarife anzubieten, dass sie Zugangsmedien, wie sie technisch ja gar kein Problem mehr darstellen, auch in ihren Fahrzeugen installieren können. Entweder über Schlüsseltresore – das kennen Sie von Flughäfen – oder über Mobilfunklösungen. Sie können ein Sixt-Auto heute über Ihr Telefon buchen. Sie bekommen einen Code und können damit einen Schlüssel erhalten. Also, all das ist ja im Fluss und wenn heute bestimmt würde, dass Carsharing Unternehmen diejenigen sind, die privi-

legiert werden und der Autovermieter über die Rahmenbedingung ausgeschlossen ist, dann würde ich das schade finden. Danke.

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt kommt von den Gelb-Blauen, nicht den Engeln, sondern der Fraktion, der Herr Luksic.

Abg. Oliver Luksic: Vielen Dank Herr Vorsitzender, für die wie immer munteren Worte. Liebe Kollegen, geschätzte Sachverständige. Wir sind bei dem Thema aufgeschlossen, wir meinen, Carsharing ist eine wichtige Ergänzung bei Mobilitätskonzepten der Zukunft und wir begrüßen vor allem, dass es jetzt bereits zahlreiche private unternehmerische Aktivitäten auf dem Feld gibt. Ich glaube, bei der Anhörung kamen die Knackpunkte heraus. Ich glaube, beim Ziel sind sich mehr oder minder alle einig, aber es gibt natürlich einige Knackpunkte. Das ist die Frage der Verknappung von Stellplätzen, daraus resultierend für die kommunale Selbstverwaltung möglicher Wegfall von Gebühren. Vor allem natürlich das Thema der Stellplatzprivilegierung, wo man natürlich – das hat ja auch damals schon das BMWI festgehalten - genau schauen muss, wo die Grenzen wie verlaufen. Das ist mit Sicherheit ein schwieriger Punkt.

Ich hätte zwei Fragen an Frau Berg vom ADAC. Die erste zum Thema Stellplatz, vor allem zum Thema Parkraumverknappung. Sie haben ja, meine ich, einen guten Vorschlag gemacht, mit Ihrer Quote für Carsharing-Plätze von 3 bis 5 %. Das ist, glaube ich, ein diskussionswürdiger Vorschlag. Dennoch: wie sehen Sie das mit dem Thema Parkraumverknappung? Vor allem, Sie sprechen ja an, dass das zu Recht Sinn macht in der Nähe von ÖPNV-Knotenpunkten, da ist ja besonders wenig Raum. Und wir haben ja stark belastete Verkehrsräume, also insofern ist das in der Umsetzung, glaube ich, besonders schwierig. Haben Sie da Beispiele oder Erfahrungen? Der zweite Punkt: Ich interessiere mich sehr für das Thema Verkehrssicherheit. Die meisten Unfälle passieren in den Städten. Wenn jetzt dort die Fahrerinnen und Fahrer weniger Fahrpraxis haben und vor allem auch geringere Vertrautheit mit den Fahrzeugen, weil es ja ständig wechselnde Fahrzeugtypen gibt. Gibt es da aus Ihrer Sicht vorliegende Daten zum Thema „Folgen für die Verkehrssicherheit“?

Vorsitzender: Beide Fragen an Frau Berg, ja? Bitteschön, Frau Berg.

Dr. Monika Berg (ADAC e. V.): Vielen Dank! Thema Parkraumverknappung: Ich habe in der Tat unser Hauptargument eigentlich als Hauptvorteil des Carsharing benannt, dass wir glauben, dass durch Carsharing die Parkraumsitua-

tion entspannt wird. Das ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass überhaupt eine Ausweisung exponierter Flächen in unseren Augen vertretbar ist, das heißt diese These setzen wir zunächst mal voraus. Eigene Erfahrungen sind bei uns da natürlich Mangelware. Es ist eine sehr junge Dienstleistung, wir sind hier auf Beobachtungen in Modellprojekten etc. angewiesen. Schriftlich liegt Ihnen die Stellungnahme aus Bremen vor; das sind Zahlen, mit denen man mal arbeiten kann. Ich nenne hier 6200 Nutzer und einen Entlastungseffekt von 1500 PKW. Ich glaube, dass man das nicht linear hochrechnen können, sondern in dem ersten Schritt werden die – ich will mal sagen – Carsharing-affinen potenziellen Nutzer angezogen werden. Ich habe schon gesagt, das ist besonders attraktiv für Wenigfahrer. Für Vielfahrer wird es keine Option sein. Ich meine, dass man diese Zahlen nicht hochrechnen dürfen. Aber nichtsdestotrotz, wir befürworten das Thema, wir glauben an einen echten Entlastungseffekt. Eigene Erfahrung – zugegeben – da haben wir Mangelware an der Stelle. Hier wird man die Modellprojekte auswerten müssen und wird sich, wie ich meine, mit einer restriktiven Zahl annähern müssen. Das Thema Verkehrssicherheit, auch das liegt uns in der Tat immer am Herzen, aber ich gehe davon aus, dass wir eine, wenn auch an manchen Stellen verbesserungsfähige, aber dennoch gute Führerscheinausbildung haben, dass wir eine gute TÜV-Regelung haben. Dass da ordentliche Fahrzeuge stehen müssen, das wird man sicherstellen müssen, aber im Prinzip wird es so sein. Die Fahrer werden alle ausgebildet sein, Wenigfahrer sind auch berechtigt, sich im Straßenraum zu bewegen, also da sehen wir keine grundsätzlichen Probleme. Aber auch hier haben wir keine eigenen Erkenntnisse. Auch wir können uns nur auf die wenigen Modellversuche bisher stützen. Auch das bekräftigt eigentlich nur unsere Empfehlung, mit einer restriktiven Regelung voran zu schreiten, um bessere Erfahrungen an der Stelle zu gewinnen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Behrens.

Abg. Herbert Behrens: Die zentrale Frage scheint mir auch inzwischen mehr die zu sein, wie kriegen wir das vernünftig organisiert, dass wir entsprechende Parkflächen haben. Ich habe aus den Stellungnahmen so herauslesen und heute heraushören können, dass im Großen und Ganzen also keine Differenz darüber besteht, dass es ein sinnvolles zusätzliches Angebot sein sollte, was wir mit Carsharing bezeichnen. Darum meine Frage an Herrn Lübke und auch an Herrn Schmidt. Nun wird Carsharing natürlich zunehmend attraktiv, auch für gewerbliche Anbieter und dann ist die Frage mit dem öffentlichen Parkraum natürlich eine spannende; an-

ders als in früheren Zeiten, wo auch von der Herkunft her Carsharing anders initiiert gewesen ist, also durch Zusammenschlüsse von einzelnen Leuten in Vereinen. Wenn es jetzt so sein sollte, Sie sagten das selbst, Herr Lübke, dass es eben ein Geschäftsfeld ist, um in dieser Verkehrskette einen bestimmten Platz einzunehmen, dann müsste es ja eigentlich auch dazu kommen, dass wir auch privilegierte Parkflächen haben, die möglicherweise von gewerblichen Anbietern bezahlt werden müssten, aber von gemeinnützigen Vereinen eben nicht bezahlt werden müssten. Also, von daher wäre für mich die Frage, wie Sie zu dieser Sache stehen, weil man auch zumindest von einzelnen Vereinen hört, beispielsweise hier in Berlin, dass sich die Bahn auch sehr bedeckt hält, wenn es darum geht, ihre Flächen auch in Anspruch zu nehmen, um beispielsweise als Verein sein Carsharing-Auto bei ihnen bahnhofsnahe platzieren zu können. Soll die Differenzierung zwischen gewerblichen und nichtgewerblichen sich bei Parkraumkosten darstellen oder ist das eher ein zu vernachlässigendes Problem?

Vorsitzender: Die Fragen ging an Herrn Lübke und Herrn Mietzsch. Herr Lübke, bitte.

Rolf Lübke (Vorsitzender der DB Rent GmbH): Wir als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn sind angehalten, Geld zu verdienen, ohne Wenn und Aber. Wir bekommen keine bahnhofsnahe Standplätze umsonst, sondern wir haben eine andere Schwestergesellschaft die heißt *Station & Service*, die Parkplätze vermietet und wir müssen die Parkplätze genauso bezahlen wie jeder Dritte auch. Es kann auch jeder Dritte Parkplätze bei der *Station & Service* anbieten, da gibt es also keinen Unterschied. Was die Vereine betrifft: Ich glaube, auf Dauer kann niemand, egal ob Autovermietung oder Verein oder GmbH, davon leben, einen Zuschussbetrieb zu machen. Call-a-Bike ist ein ganz klarer Bestandteil des ÖPNV, der ist nicht kostendeckend darzustellen. Carsharing, so wie wir es seit 2001 betreiben, ist kostendeckend darzustellen. Und da sind auch Parkplatzgebühren. Wir haben heute keine kostenlosen Parkplätze. Ich habe ja schon in meinem Statement gesagt: Zur-Verfügung-Stellen heißt für uns nicht kostenlos zur Verfügung zu stellen. Zur-Verfügung-Stellen heißt überhaupt welche zu bekommen, das ist ein großer Unterschied.

Vorsitzender: Herr Mietzsch, wie sehen Sie das?

Oliver Mietzsch (Deutscher Städtetag): Ich würde die Frage gerne beantworten, aber ich glaube Herr Schmidt war ...

Abg. Herbert Behrens: Nein, Entschuldigung, Herr Schwenk.

Vorsitzender: Also Herr Schwenk. Sie haben die Frage wunderschön dupliziert. Herr Schwenk, kostenlos oder nicht?

Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk (VDV e. V.): Also, die Frage möchte ich dahingehend beantworten, dass wir in diesem Punkt noch offen sind. Wir versuchen, Erfahrungen zu machen, es gibt etliche Modellversuche. Ich sprach davon, dass über 60 Verkehrsunternehmen Kooperationen mit Carsharing-Unternehmen eingegangen sind. Vereinzelt ist auch die Situation diese, dass Carsharer auf Betriebshöfe von Verkehrsunternehmen gehen, das hatten wir hier auch in Berlin. In eng bebauten Wohngebieten, wo es einen enormen Parkplatzdruck gibt, haben wir uns nur so helfen können, dass wir dort 2 bis 3 Carsharer-Autos auf den Betriebshof stellen können. Das sind natürlich suboptimale Lösungen. Wir haben im Rahmen der Kooperation selbstverständlich dann keine Miete genommen. Und das ist ja auch mit ein Grund, warum Carsharing letztendlich aus meiner Sicht heute noch nicht diese Marktdurchdringung hat; sie sind kostendeckend, aber sie erwirtschaften nicht die Gewinne, um aktives Marketing im großen Stil betreiben zu können. Über solche Einzelbeispiele hinaus liegen uns da keine gesicherten Kenntnisse vor und ich würde mich jetzt auch zurückhalten, hier eine Einschätzung zu geben, ob man zwischen gewerblichen und anderen Nutzern jetzt in der Gebührenfrage zu einer unterschiedlichen Einschätzung kommt. Schwer zu sagen!

Vorsitzender: Darf ich ausnahmsweise den Herrn Loose fragen? Sind die Gebühren ein Problem und werden nicht sowieso auch bei den Vereinen Gebühren genommen von vielen Städten?

Willi Loose (Geschäftsführer des Bundesverbandes CarSharing e. V.): Wenn wir über Carsharing in Großstädten sprechen, dann sprechen wir fast ausschließlich von unternehmerisch organisierten Carsharing-Anbietern. Die zum großen Teil ehrenamtlich tätigen Carsharing-Vereine, die finden sie dort, wo die großen Anbieter nicht hingehen würden und nicht hingehen. Das heißt in kleineren Städten und im ländlichen Raum zum Teil. Und dort haben wir ganz andere Verhältnisse, also da gibt es diese Flächenprobleme in dem Sinne gar nicht und ob da Gebühren verlangt werden oder nicht - das hängt quasi von dem Wohlwollen der einzelnen Gemeinden ab. In den Städten ist ein ganz großer Teil der Flächen auf privatem Gelände kostenpflichtig und es werden dafür

Gebühren bezahlt, das ist überhaupt gar kein Thema.

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Herlitzius für die Grünen.

Abg. Bettina Herlitzius: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Erst mal vielen Dank an die Fachleute, dass Sie hier so offen und auch so fundiert Stellung bezogen haben. Bis auf eine Ausnahme verstehe ich Sie so, dass Sie die beiden Anträge befürworten, dass also da rechtlich eine Sicherheit geschaffen wird für Carsharing. Ich würde bei dem Kollegen Schwenk auch sagen, dass das gesprochene Wort das endgültigere ist. Weil in Ihrem Beitrag, glaube ich, liest es sich noch etwas anders, aber gesagt haben Sie es deutlicher. Auch eine Frage an den Vorsitzenden: Ich nehme an, Sie lassen sicherlich nachher nochmal die Regierung zu Wort kommen. Gut, dann brauche ich da nicht weiter darauf einzugehen. Meine Frage an den Herrn Loose. Auch ich schätze es so ein: Obwohl die Zahlen langsam steigen, hat Carsharing nicht den Druck und die Erweiterung genommen, wie wir es eigentlich gedacht haben. Seit 15, 20 Jahren gibt es die einzelnen Institutionen vor Ort, trotzdem kommt da nicht der Druck rein. Woran liegt das? Eine Sache ist ganz sicher das Platzangebot. Gibt es noch weitere Handicaps, die beseitigt werden müssen, um da noch mehr Zug rein zu bekommen? Und dann eine Frage an Herrn Mietzsch vom Städtetag. Sie haben eine Abfrage gemacht bei den Kommunen. Noch eine Nachfrage: Welche Motive haben die Kommunen, das zu machen? Sie grenzen ja ein, denn Parkplätze sind in den kritischen Lagen, wir reden ja über verdichtete Innenstädte, natürlich ein hochexplosives Thema für Kommunen, da hat man relativ schnell eine Bürgerinitiative, wenn man da anfängt, etwas zu machen. Trotzdem gehen die Kommunen den Weg und ich nehme an, dass Sie da vielleicht ein bisschen mehr erfahren haben. Also: Warum?

Vorsitzender: Herr Loose, bitte.

Willi Loose (Geschäftsführer des Bundesverbandes CarSharing e. V.): Ich würde die Frage vielleicht zerteilen. Bei den sehr erfolgreichen Carsharing-Anbietern ist meiner Meinung nach das Flächenproblem wirklich das hemmende Problem, was das weitere Wachstum beschränkt. Ich habe das an den Beispielen, die ich in der Stellungnahme ausgeführt habe, versucht deutlich zu machen. Dort sind eben einfach keine Flächen in den bestimmten Stadtteilen, in denen die Nutzer sehr konzentriert sind. Wobei Nutzer nicht heißt nur private Nutzer, sondern das heißt auch genauso gut gewerbliche Nutzer, Agenturen, Kanzleien, also Kleinbetriebe, die

nicht mit schweren Dingen durch die Gegend fahren, sondern die - etwa für Dienstbesprechungen - auch mal den schnellen Weg mit dem Auto suchen.

Ansonsten gibt es natürlich noch eine Reihe von anderen Wachstumshemmnissen, vor allen Dingen, wenn man den Erfolg des deutschen Carsharings mit dem Erfolg des Carsharings in der Schweiz vergleicht. Also, wir haben in der Schweiz Carsharing-Nutzer, bezogen auf den Anteil der Bevölkerung, in etwa einen siebenfachen hohen Erfolg. Ich würde annehmen, das liegt insgesamt an der Vernetzung des Verkehrssystems, es liegt insgesamt an der Rolle, die das private Auto spielt, im Vergleich zu dem Vertrauen, das man in das übrige Verkehrssystem und die Vernetzung des Verkehrssystems hat. Jeder weiß, dass die öffentlichen Verkehrsbetriebe in der Schweiz einen super Stand, ein super Image haben, dass in Deutschland – Herr Schwenk, Sie werden mir vielleicht widersprechen, aber vielleicht auch zustimmen – nicht in allen Kommunen genauso gegeben ist. Und ich glaube, das ist in der Vergangenheit ein sehr starkes Hemmnis gewesen. Ein weiteres Hemmnis ist die mangelnde Kenntnis über die einfache Nutzbarkeit des Carsharings. Also wie sehr die technischen Systeme, die im Moment im Carsharing verfügbar sind, ein ganz problemloses Nutzen unterstützen und wie wenig eigentlich Umstände das Nutzen des Carsharing-Fahrzeuges macht, wenn ich einmal den ersten Schritt gegangen bin – also das ist immer die Einschränkung. Wir wissen zum Beispiel aus vielen Kundenbefragungen, dass die Zufriedenheit der Kunden mit dem Carsharing-Angebot und auch mit dem Carsharing-Anbieter sehr hoch ist. 90 % der Carsharing-Kunden sagen, sie sind sehr zufrieden oder zufrieden mit dem Angebot. Trotzdem haben wir eine hohe Fluktuation, weil auch die Lebensumstände der Carsharing-Kunden sich ändern. Wenn man zum Beispiel einen anderen Arbeitsplatz hat, wo man dann eben mit dem Auto zur Arbeit fährt, dann macht Carsharing keinen Sinn mehr, dann kauft man sich eben das eigene Auto. Aber wir wissen auch genauso gut, die Leute kommen wieder zurück, wenn sich die Lebensumstände wieder ändern und das Carsharing wieder attraktiv wird. Im Vergleich dazu diejenigen, die befragt wurden und die noch keine eigenen Erfahrungen im Carsharing gemacht haben, die haben so die typischen Vorbehalte: Ja, was ist denn, wenn ich dann wirklich mal ein Auto brauche, habe ich dann auch immer eins zur Verfügung? Den letzten Schritt des Vertrauens kriegt man durch eigene Erfahrung. Das dauert bei vielen Interessenten eine Weile bis sie diesen Schritt und wirklich die eigenen Erfahrungen gemacht haben

und dann spüren, ja, das System ist wirklich zuverlässig und vertrauenswürdig.

Vorsitzender: Herr Mietzsch, bitte!

Oliver Mietzsch (Deutscher Städtetag): Ja, Frau Herlitzius, vielen Dank für die Frage. Die Motive der Kommunen, trotz der im Moment nicht vorhandenen rechtlichen Voraussetzung, Carsharing-Parkplätze anzubieten, sind die gleichen, weshalb die Kommunen den ÖPNV ausbauen, weshalb sie Fahrradwege verbessern oder ausbauen, warum sie den Fußgängerverkehr stärken. Nämlich die Städte vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Wir wissen ja, dass der parkende also der ruhende Verkehr direkte Folge des fließenden Verkehrs ist und umgekehrt; das sind kommunizierende Röhren. Und indem man – und da knüpfe ich an das Letztgesagte von Herrn Loose an – indem man einem Menschen, der jetzt, sagen wir mal, in einer Stadt wohnt und ansonsten sich im Umweltverbund bewegt, indem man ihm oder ihr dieses Stück Sicherheit gibt, dass wenn er oder sie doch mal auf ein Auto angewiesen ist, weil es etwas Großes zu transportieren gibt oder weil man irgendwo hin muss, wo es mit dem ÖV nicht funktioniert, dass dann Carsharing möglich ist, weil man dann nicht erst durch die halbe Stadt tigern muss, bis man einen Parkplatz findet, also ein Auto findet – man sucht ja den Parkplatz, um das Auto zu finden, um es nutzen zu können – sondern dann die Sicherheit zu haben, irgendwo im Wohnumfeld gibt es diese Möglichkeit. Das ist der Grund, warum die Städte das tun. Also im Sinne einer integrierten, gesamten Betrachtung des Verkehrs. Es geht gar nicht so sehr um eine isolierte Betrachtung von einzelnen Maßnahmen, sondern eigentlich wird in der Gesamtschau ein Schuh daraus.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Mietzsch! Jetzt mache ich den Vorschlag, dass wir an der Stelle mal die Bundesregierung zu Wort kommen lassen und dass wir dann noch mal eine zweite Runde machen. Die Bundesregierung, da möchte ich vor allen Dingen nochmals darauf hinweisen – es sind ja einige Fragen schon im Raum – aber es war ja auch so: In der letzten Legislaturperiode gab es ja einen Regierungsentwurf, einen Gesetzentwurf der dann zwischen den beiden Häusern Verkehr und Wirtschaft am Schluss hängen geblieben ist und nicht weiter kam. Unter anderem war es ja auch der Konflikt zwischen dem Mietwagenverband und den Carsharing-Leuten. Vielleicht sagen Sie dazu auch etwas. Herr Dr. Scheuer.

PSts Dr. Andreas Scheuer: Herr Vorsitzender, verehrte Experten, verehrte Kolleginnen und Kollegen. Genau das ist der Punkt. Wir disku-

tieren jetzt bei dieser Anhörung bis 13.00 Uhr darüber, was schon vor einem halben Jahr dasselbe war. Das Ob ist für wenige Experten problematisch, sondern es geht einfach um das Wie. Wenn ich noch mal die Möglichkeiten aufzähle: Für alle Verkehrsteilnehmer gelten dieselben Verkehrsregeln und das Straßenverkehrsrecht als besonderes Gefahrenabwehrrecht ist privilegienfeindlich. Das heißt, wir würden auch gegen Art. 3 Grundgesetz verstoßen, wenn wir hier eine Privilegierung vornehmen. Jetzt gibt es zwei Möglichkeiten: Die Erste ist, dass die Carsharing-Fahrzeuge genau und unmissverständlich definiert werden, ähnlich wie die Taxen. Entschuldigung, Herr Schmidt, ich muss das als Beispiel noch mal so sagen. Wir – das sage ich auch als Abgeordneter, weil ich in der letzten Periode auch schon die Ehre hatte, zu den verschiedenen Themen in der Federführung mit dem Gero Storjohann die Diskussion anzuhören – wir sind bis dato nicht weitergekommen. Wenn – und das Haus ist an dieser Stelle offen – die Autovermieter und der Carsharing-Verband und die anderen Experten zusammen, genauso wie sie hier sitzen, eine einheitliche Definition machen, so dass wir dann weiterverfahren können. Denn wenn wir jetzt einen Vorschlag machen, Herr Vorsitzender, wenn wir jetzt eine einheitliche Definition machen und das in einem Antrag festsetzen, dann haben wir wieder die komplette Diskussionslage, wie schon vor einiger Zeit. Was wir nicht wollen, denn wir wollen ja produktiv sein. Das heißt, drehen wir halt den Spieß um, ähnlich wie es bei verschiedenen anderen Gesetzentwürfen auch der Fall war. Ich habe gesehen, dass die Fraktionen relativ offen sind und auch um die positiven Effekte wissen, sodass die Städte, Herr Mietzsch, dann auch klare Regelungen machen können vor Ort. Dass die Experten einfach eine einheitliche Definition uns vorlegen, die von unseren Juristen noch mal geprüft wird. Dann können wir da auch weiterverfahren. Es gibt eine dritte Möglichkeit, ähnlich wie die Umweltzonen über das Thema „Umweltrecht“. Dann wäre das aber beim BMU angesiedelt. Das wollte ich noch mal zur Vervollständigung sagen, also über das Bundesemissionsschutzrecht. Aber mir wäre die einheitliche Definition, ausgearbeitet von den Experten, die hier eingeladen sind, viel, viel wertvoller und sicherer an dieser Stelle. Damit wir dann dies umschiffen und – ich sage mal – damit eine klare Kennzeichnung und einen klaren Weg aufgezeigt bekommen. Wer mit wem jetzt zusammenhängt, welche Autovermietung schon Carsharing macht oder ähnliches, das ist doch dann dem Wirtschaftlichen überlassen. Nur wenn sich die handelnden Akteure an der Stelle nicht einig sind, obwohl sie Schnittmengen haben, dann wird auch die Politik keine friedliche Situation hinbekommen. Und wir sind daran

interessiert, die Mobilität der Zukunft zu organisieren. Das heißt auch – da sind wir offen – wenn Sie die einheitliche Definition zustande bekommen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt habe ich folgende Wortmeldungen noch. Das ist einmal Herr Vogel, Herr Bartol, Herr Jarzombek, Herr Simmling, Frau Herlitzius und Herr Behrens, Herr Hofreiter. Dann fangen wir mit Herrn Vogel an.

Abg. Volkmar Vogel: Danke, Herr Vorsitzender. Ich habe mal eine einfache Frage aus der Praxis und zwar an Herrn Schmidt und Herrn Mietzsch. Wenn ich jetzt privat in die Stadt fahre und suche einen Parkplatz und suche den im öffentlichen Bereich, da komme ich an eine Stelle, da ist alles voll und es sind meistens zwei Parkplätze frei, einer für Behinderte und einer vielleicht für Frauen. In Zukunft werden es dann drei sein, wenn wir das so umsetzen. Nun bin ich mir dessen natürlich bewusst, dass das alles richtig ist. Aber insgeheim sage ich mir doch: Mensch, für meine Viertelstunde, die ich hier her komme, hätte ich ja vielleicht den einen oder anderen Parkplatz benutzen können. Jetzt meine Frage an Herrn Schmidt. Herr Schmidt, ich hoffe, ich mache mich jetzt bei Ihnen nicht unbeliebt, aber man kann ja doch ein bisschen sagen: Taxifahren ist ja wie Carsharing mit Chauffeur. Wie sehen Sie das? Und was spricht dagegen, dass die privilegierten Carsharing-Parkplätze – wenn sie denn nicht mit einem Fahrzeug belegt sind – auch als Stellplatz für die Taxe benutzt werden können? Und dann für den Fall, dass ein Carsharing-Fahrzeug kommt, dann halt der Platz frei gemacht werden muss. Wäre ja eine zusätzliche Möglichkeit. Und Herr Mietzsch, an Sie die Frage. Ich meine Sie müssen ja die Privilegierung aussprechen, nicht Sie persönlich, aber die Städte. Was spricht da aus Ihrer Sicht dagegen? Oder wäre das ein gangbarer Weg?

Vorsitzender: Oder umgekehrt, kann man dann dazu sagen. Herr Schmidt!

Dietmar Schmidt (Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V.): Aus unserer Sicht – ich hatte es ja vorhin schon angedeutet – würde ja die Mobilitätskette, die Sie eben beschrieben haben, vielleicht doch ein bisschen anders laufen. Also mit dem Bus zur Arbeit, mit dem Fahrrad dann den Ausflug machen, in den Friedrichstadtpalast fahren und das genießen, anschließend zum Lieblingsitaliener und dann mit der Taxe fahren. Aber ich gehe mal auf Ihren Fall ein: Sie fahren dort in die Stadt, haben dann diese vorgefundenen Parkplätze, dann würde da aus unserer Sicht überhaupt nichts gegen sprechen, Carsharing-Plätze vorzuhalten. Ich habe es ja vorhin gesagt, in Parkraumbewirt-

schaffungszonen einen Teil dort umzuwidmen, nach Prozenten, das ist sicher gegeben. Wenn Ihre Frage dahin zielt, dann habe ich aber vorhin bereits auch schon gesagt, dass wir es ablehnen würden, alle die Parkräume, die über StVO und durch Zeichen gesichert sind, für Carsharing oder andere zur Verfügung zu stellen. Das hat auch eine ganz praktische Bewandnis: Also, erst einmal ist damit auch die Gebührenpflicht oder die Gebührenfreiheit verbunden. Und das hat auch noch eine praktische Bewandnis, nämlich für die 400 Millionen Fahrgäste, die wir befördern, dazu brauchen wir dringendst die Fahrzeuge und die Stellplätze. Und wenn Sie mal im Beispiel Berlin nehmen, da sind die Stellplätze heute für das Berliner Taxigewerbe schon viel zu knapp. Das heißt, die Kollegen kommen zum großen Teil auf diese Plätze gar nicht mehr drauf...

Abg. Volkmar Vogel: Herr Schmidt, Entschuldigung, ich will nicht unhöflich sein, nur vielleicht haben Sie mich falsch verstanden: Ich meine, dass der privilegierte Platz für Carsharing auch für Taxen nutzbar ist, für den Fall, wenn jemand da ist. Also wenn kein Fahrzeug da steht.

Dietmar Schmidt (Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V.): Umgekehrt meinten Sie es doch?

Vorsitzender: Nein, nein, er meint es so rum, aber logisch ist es auch andersherum, da haben Sie schon recht.

Abg. Volkmar Vogel: Auch so rum, auch so rum! Wenn der Parkplatz nicht durch ein Fahrzeug belegt ist, weil er zur Zeit leer ist, weil das Fahrzeug weg ist, dass sich da eine Taxe hinstellen kann und kann auf einen Fahrgast warten. Für den Fall, dass ein Fahrzeug kommt und jemand das Fahrzeug dort abstellen will, Carsharing, dann müssen Sie räumen. So war die Frage.

Dietmar Schmidt (Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V.): Ja, wenn Sie es so rum meinen, also aus meiner rechtlichen Kenntnis ist das so nicht möglich. Denn Taxis dürfen nach PBefG, BOKraft und regionalen Taxiordnungen, wenn Sie das Gesamtpaket der rechtlichen Rahmenbedingungen nehmen, nur an Standplätzen mit dem Zeichen halten und nicht im öffentlichen Straßenverkehr. In zweiter Reihe nur zum Ein- oder Ausladen, aber zumindest nicht an frei werdenden Parkplätzen halten, um Fahrgäste aufzunehmen.

Vorsitzender: Herr Mietzsch, wie sehen Sie das?

Oliver Mietzsch (Deutscher Städtetag): Also ich glaube, dass das auch keine gangbare Lösung ist, weil Sie nur neue Nutzerkonflikte schaffen. Sie schaffen nur neue Situationen, wo wir ja gerade durch die Einräumung jetzt auch von Parkbevorrechtigungen für Carsharing ein stückweit Rechtssicherheit schaffen wollen. Wie definieren Sie das? Als Taxifahrer warten Sie dann. Vielleicht kommt dann grad die Kundenschaft. In dem Moment kommt dann der Carsharer, der muss verlässlich wissen, dass er dort einen Parkplatz vorfinden kann, sonst funktioniert das ganze Carsharing nicht. Also da sehe ich in der Praxis eine Fülle von Nutzerkonflikten. Wenn Sie mir erlauben, Herr Vorsitzender, weil der Herr Parlamentarische Staatssekretär hat ja eigentlich einen Vorschlag gemacht, da würde ich gern was zu sagen.

Vorsitzender: Gerne!

Oliver Mietzsch (Deutscher Städtetag): Also als Interessenvertreter oder man kann ja auch ruhig sagen als Lobbyist freut man sich natürlich, wenn man eingeladen wird, Gesetzgebung mit gestalten zu dürfen, nur, ich glaube, wir werden und das ist ja nicht nur beim Thema Carsharing der Fall, wir werden nie oder selten zu einer Situation kommen, wo alle Interessenverbände – sie vertreten nun mal unterschiedliche Interessen – sich auf eine einheitliche Vorgehensweise einigen, die dann der Gesetzgeber auf deutsch gesagt, nur noch abzuschreiben bräuchte. Ich glaube, das wird nicht geschehen und ich hoffe und bitte Sie auch, dafür wählen wir unsere Politiker und Politikerinnen, dass die dann auch die Abwägungen vornehmen. Davon ist mal der eine positiv, mal der andere negativ betroffen. Das ist Politik. Aber wir bitten Sie ganz herzlich, so gerne wir sie unterstützen, und wir haben auch als Deutscher Städtetag Vorschläge gemacht, wie man so eine Abgrenzung hinbekommen könnte. Die kann man gerne noch überarbeiten und wir sind auch gerne bereit uns noch mal mit allen Beteiligten da zusammen zu setzen, aber am Ende des Tages, glaube ich, werden wir da auf Sie schauen müssen und hoffen, dass Sie dann den Stein der Weisen gefunden haben.

Vorsitzender: Vielen Dank. Aber ich will nochmal sagen, das Angebot war nicht, ihr macht die Gesetze und wir winken sie durch, sondern schaffen wir es, unter den Interessensgruppen eine gemeinsame Definition zu finden. Auf der Grundlage kann dann sozusagen das Gesetz formuliert werden. Jetzt ist Herr Bartol dran.

Abg. Sören Bartol: Da ich nicht glaube, dass die Bundesregierung sich abhängig macht, sozusagen von einem Verband, glaube ich, dass es

wirklich die Frage ist, wie sieht das mit dieser Definition aus. Und seit 6 Jahren sind wir dabei so eine Definition zu finden. Es gab schon mehrere Versuche und deswegen, glaube ich, muss irgendwann auch mal politisch an der Stelle entschieden werden. Aber ich will die Definitionsfrage noch einmal aufgreifen und meine Frage an Frau Dr. Berg und an Herrn Mietzsch stellen, nämlich: Sind Sie eigentlich der Meinung, dass die klassischen Mietwagenangebote Ihrer Definition von Carsharing entsprechen und eine dem Carsharing vergleichbare Entlastung des ruhenden und fließenden Verkehrs in Städten bringen? Und wäre es dann nicht eigentlich auch völlig in Ordnung – weil das ist ja hier auch immer wieder diskutiert worden – wenn durch eine bundesgesetzliche Regelung die Kommunen dafür dann auch Gebühren erheben dürfen? Also es soll nichts verschenkt werden, sondern auch Gebühren erhoben werden. Da hätte ich ganz gerne die Antwort noch einmal von Ihnen, weil, ich glaube, es geht immer um die Frage: „Was ist jetzt eigentlich der Unterschied zwischen klassischem Mietwagen und einem Carsharing?“

Vorsitzender: Frau Berg.

Dr. Monica Berg (ADAC): Die Frage will ich am liebsten gleich wieder zurückgeben. Was meinen Sie denn mit klassischem Mietwagen? Also, ich verstehe, worauf Sie hinauswollen und ich sehe in dieser Diskussion keinen gangbaren Lösungsweg. Da kommen wir nirgendwo hin auf deutsch gesagt. Ich habe unsere Interpretation sozusagen Ihnen schon vorgestellt, ich habe gesagt: Gehen wir doch über die Merkmale, die zu dem Ziel führen, das wir wollen, und hängen wir uns nicht an klassischen oder sonstigen Diskussionen auf! Es ist eine junge Branche, die entwickelt sich noch. Ich habe in einer der Stellungnahmen gelesen, dass auch Carsharing im eigentlichen Sinne eigentlich etwas anderes ist als Car2go beispielsweise in Ulm macht. Auch da werden Grenzfällen eingezogen, die sich mir nicht unbedingt erschließen, denn die Dinge entwickeln sich im Moment noch. Klar ist für mich, dass die Förderwürdigkeit im Sinne einer Privilegierung im ruhenden Verkehr diskriminierungsfrei und wettbewerbsneutral erfolgen muss. Sie können sich nur an Kriterien „entlang hangeln“, nicht an Unternehmensbezeichnungen, Namen oder sonstigen Definitionen.

Vorsitzender: Jetzt war die Frage auch an Herrn Mietzsch gestellt, aber eigentlich wäre sie doch für den Herrn Brabec oder?

Abg. Sören Bartol: Nein, ich nehme den Herrn Mietzsch

Vorsitzender: Okay, dann bitteschön.

Oliver Mietzsch (Deutscher Städtetag): Also eigentlich kann ich es kurz machen. Ich kann Frau Dr. Berg da voll zustimmen. Ich zitiere mal einen früheren Bundeskanzler, der hat gesagt: „Wichtig ist, was hinten raus kommt.“ Und darum geht es. Es kommt darauf an – ob sich das nun Carsharing nennt oder ob sich das Mietwagen nennt – dass gewisse Kriterien erfüllt sind, die sicherstellen, dass insgesamt weniger Individualverkehr in unseren Städten – ich kann ja nur für die Städte sprechen – unterwegs ist, sowohl fließend als auch im ruhenden Verkehr, wenn das sichergestellt ist. Und wir haben da als Städtetag in unserer Stellungnahme einige Merkmale auch angegeben. Die sind vielleicht noch nicht abschließend, darüber kann man sich auch gerne mal unterhalten. Wenn die erfüllt werden, dann, denke ich, ist das ein ganz wichtiger Punkt.

Und da möchte ich natürlich auf einen Punkt, Herr Brabec, hinweisen: Ich glaube schon, man muss die Flottenbetrachtung anstellen. Also wenn man nur sagt, ich betrachte das einzelne Auto und dessen Schadstoffausstoß, dann reicht das nicht, weil der Unterschied ja gerade ist, dass es beim Carsharing – weil ich es als Flotte begreife – sage, das kann auch nur dann privilegiert werden, wenn die entsprechenden „Blauer Engel“ – oder was auch immer – wenn die entsprechenden Voraussetzungen an Umweltfreundlichkeit gegeben sind. Das muss eine Flotte insgesamt sicherstellen, sonst hat es natürlich da aus unserer Sicht keinen Sinn. Aber wenn das alles gegeben ist, dann können Sie das Ding nennen, wie Sie wollen. Hauptsache wir kriegen den Verkehr geregelt und auch vermindert. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön. Dann kommt Herr Simmling.

Abg. Werner Simmling: Herr Vorsitzender, verehrte Sachverständige, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich bringe jetzt das Elektromobil ein bisschen ins Spiel. Das kam bisher etwas zu kurz. Denn hinsichtlich der Verbreitung und der Akzeptanz sind ja auch bei dem Elektromobil Nutzervorteile vorgesehen, wie reservierte Stellplätze und eventuell auch Ladestationen. Deshalb zwei Fragen an Sie, Herr Mietzsch: Nach welchen Kriterien beabsichtigen Sie denn, Stellplätze bei Elektromobilen an die einzelnen Anbieter zu vergeben und zu welchen Kosten, eventuell auch mit Ladestationen? Es wurden ja vorher Gebühren von 80 bis 200 Euro genannt. Gibt es da eine Preisdifferenzierung sozusagen nach normalen Carsharing-Fahrzeugen und nach Elektro-Carsharing-Fahrzeugen? Und die

zweite Frage wäre: Frau Dr. Berg nannte ja auch einen theoretischen, nenne ich es mal, Stellplatzprozentanteil von 3 bis 5 Prozent. Wird dieser Anteil erhöht um die Elektromobilität zu fördern und eine zusätzliche Chance zu geben? Oder wird da einfach dann aufgeteilt, dass man sagt: Gut, wir bleiben bei 3 Prozent: 1 Prozent kriegt eben das Elektrofahrzeug, 2 Prozent kriegt das normale Fahrzeug. Dankeschön!

Vorsitzender: Zwei Fragen an Herrn Mietzsch.

Oliver Mietzsch (Deutscher Städtetag): Keine einfachen Fragen, Herr Simmling! Ich versuche sie, soweit ich das kann, zu beantworten. Erste Feststellung: Auch ein Elektroauto ist ein Auto mit vier Rädern in der Regel, was Platz braucht. Deshalb wäre eine isolierte Parkbevorrechtigungen nur für Elektrofahrzeuge aus unserer Sicht nicht zu rechtfertigen – weil es Fahrzeuge sind. Es sind zwar umweltfreundliche Fahrzeuge, deshalb dürfen sie ja auch in Umweltzonen hineinfahren, aber es sind Fahrzeuge, die öffentlichen Platz brauchen. Wir reden ja jetzt über den ruhenden Verkehr. Da geht es ja um das Thema Platz. Wir haben ja eben von Frau Dr. Berg und auch von Herrn Loose eindrucksvolle Zahlen dafür bekommen, dass halt durch Carsharing letztlich Autos eingespart werden und dadurch Parkdruck verringert wird. Das ist der große Unterschied. Deshalb haben wir „Ja“ gesagt zu dem Antrag der Freien Hansestadt Hamburg im Bundesrat für Parkplätze, Parkbevorrechtigungen für Elektroautos nur in der Kombination zum Beispiel mit Carsharing oder anderen umweltfreundlichen Verkehrsträgern.

Zu den Kosten kann ich Ihnen gar nichts sagen. Da fehlen uns einfach noch die Erfahrungen. Bisher gibt es Elektrofahrzeuge nur auf Privatgrund oder halböffentlichem Grund, aber jedenfalls nicht auf vollständig öffentlichem Grund, sodass sich die Gebührenfrage bisher aus unserer Sicht noch gar nicht gestellt hat. Wenn sie sich stellt, kann ich nur grundsätzlich sagen, es gibt keine rechtlichen Gründe, Gebühren nach dem Unternehmen, also ob das jetzt ein Verein ist oder ob das ein Unternehmen ist, zu differenzieren. Das dürfen sie gar nicht. Sie dürfen in Gebühren nur einfließen lassen, den Wert der Inanspruchnahme, zum Beispiel des öffentlichen Raumes, und das muss ganz neutral geschehen. Also insofern kann ich Ihre Frage vielleicht da nicht so ganz zufriedenstellend beantworten.

Was die prozentuale Aufteilung angeht: Also im Moment ist ja Elektromobilität so gering – bis zum Jahre 2020 eine Million Autos auf Deutschlands Straßen – dass ich glaube, wenn wir jetzt mal bei 3 Prozent blieben – weil die Zahl eben im Raum stand, ohne dass ich mich da jetzt

drauf festlegen will – da wäre ja noch ein Prozent viel zu viel, wenn Sie sich das mal bei 45 Millionen Autos in Deutschland oder bald 50 Millionen. Wenn Sie da jetzt sagen und da für die 1 Prozent von den 3 Prozent, die wir jetzt reservieren für Carsharing, für die Elektroautos machen... Also ich glaube, so weit können wir noch lange nicht gehen! Da brauchen wir erst mal Erfahrungen. Lassen Sie uns mit dem Carsharing anfangen und alles Weitere sehen wir dann und ich denke, da werden sich auch Lösungen finden! Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Herr Behrens.

Abg. Herbert Behrens: Eine Frage an Herrn Brabec und jetzt an Herrn Schmidt als Vertreter des Taxigewerbes. Wenn es um die Frage der Definition geht und der verlässlichen Darstellung, was wir unter Carsharing-Fahrzeugen verstehen. Der Deutsche Städtetag – und Herr Mietzsch hat es persönlich hier noch mal vorgetragen – hat ja konkrete Definitionsvorschläge gemacht und Kriterien formuliert, die an die Nutzer gestellt werden müssten. Sind das nicht auch aus Ihrer Sicht ausreichende Kriterien zur Abgrenzung von der gewerblichen Autovermietung bzw. der gewerblichen Taxiunternehmen? Um zu sagen: Das eine ist definitiv Carsharing und wird eben mit privilegierten Flächen bedient und das andere reicht uns dann aus. Oder, zusätzlich gefragt: Was wären aus Ihrer Sicht zusätzliche Kriterien, die Sie auf jeden Fall noch mit berücksichtigt wissen wollen?

Vorsitzender: Herr Brabec.

Michael Brabec (Bundesverband der Autovermieter e. V.): Der Herr Mietzsch hat es – glaube ich – einen Beitrag vorher bereits beantwortet. Es sagt, dass es aus seiner Sicht schon drauf ankommt, dass das Unternehmen, das eine Privilegierung wünscht, eine Umweltzertifizierung mitbringt. Da ist der „Blaue Engel“ bereits in der Diskussion. Und die Kriterien, die dort definiert sind, sind darauf ausgerichtet, den Gesamtfuhrpark zu betrachten, die Dienstleistung dieses Unternehmens zu betrachten. Und da kommt ein Autovermieter, weil er halt andere Segmente bedient und auch mit einem größeren und breiter angelegten Fuhrpark unterwegs ist, einfach nicht in Betracht. Das ist das Ergebnis – Herr Loose sagt: nein – also, für mich ist dies das Ergebnis eines Verfahrens im Umweltbundesamt. Bezogen auf die vom Deutschen Städtetag formulierten Kriterien ist es so, dass man da in eine Diskussion eintreten kann. Was ist davon sinnvoll und was ist nicht sinnvoll? Was wird vielleicht durch Autovermieter in ihrer bisherigen Organisationsform und Namensgebung bereits erfüllt – wenn es denn darum geht, auch Car-

sharing-Dienstleistungen anzubieten, also dort vor Ort mit diesen Dienstleistungen diese Stellplätze auch bedienen zu können und an diesem Wettbewerb bei der Kommune teilzunehmen.

Also da muss man diskutieren: Was heißt es denn einen Rahmenvertrag abzuschließen? Was heißt es denn, diese Tarife, die von Carsharing-Unternehmen heute durchgeführt werden, auch für das Autovermietungsfahrzeug umzusetzen? Das ist teilweise deckungsgleich. Aber wenn man der Kommune am Ende diese recht hohen Freiheiten einräumen würde, das umzusetzen, also zum Beispiel bei der Frage, ob es etwas kosten soll, diese Parkplätze in Anspruch zu nehmen oder welches Unternehmen diesen Stellplatz bekommen soll – so ein Stellplatz ist immer nur einmal da! Es ist vorstellbar, dass Autovermieter dann in starke Nachteile kommen, weil man einfach aus der Historie heraus sich fragt: Wie kommen denn Autovermieter dazu, sich jetzt dafür zu bewerben? Und warum ist es denn für die von Bedeutung? Also an der Stelle glaube ich, sind es schon die Kriterien, die so definiert sein müssen, dass Autovermieter da nicht ausgegrenzt werden. Und ich wiederhole noch mal: Die Bedeutung dieser Entwicklung ist heute vielleicht noch gar nicht abzusehen. Aber wir alle wissen, dass es, wenn Sie das auf den Weg bringen, in den Innenstadtlagen ein sehr großes Angebot an diesen Fahrzeugen geben wird. Spätestens dann, wenn für die Autovermieter bemerkbar sein wird, in ihrem heutigen Geschäft wird dies zu einem Wettbewerbsnachteil führen, wenn sie daran nicht teilnehmen können.

Vorsitzender: Ich glaube da sind wir am entscheidenden Punkt und da sind auch ein paar Interessenskonflikte sichtbar geworden. Herr Schmidt!

Dietmar Schmidt (Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e.V.): Herr Behrens, ich denke, ich kann das kurz machen. Den zu entwickelnden Kriterien, die hier mehrfach genannt worden sind – auch von Herrn Mietzsch – würden wir durchaus zustimmen. Ansonsten – das habe ich schon einfließen lassen – wenn wir eine Abgrenzung sehen, sehen wir sie nur an der Stelle, dass wir uns als ÖPNV sehen und da sind eben Stellflächen durchaus frei. Und alles das, was Carsharing oder eben auch Autovermietungen sind, wo es ja auch einen Definitionsstreit noch geben mag, der aber sicher zu lösen ist, da werden Kommunen entscheiden müssen. Gibt man denen privilegierte Stellflächen – das ist aus unserer Sicht in Ordnung. Aus unserer Sicht würden wir dann sagen: Privilegiert ja, aber sicher nicht kostenfrei. Das findet sich im Übrigen auch in beiden Anträgen wieder. So wie sie

von der SPD und den Grünen gestellt worden sind.

Vorsitzender: Danke! Herr Hofreiter.

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Erst mal verstehe ich die Auseinandersetzung zwischen Mietwagen und Carsharing zum Teil gar nicht. Nämlich nach allem was ich weiß, benutzen Carsharer weitaus häufiger Mietwagen als Leute die Privat-Pkw besitzen. Also da glaube ich, sitzen Sie einfach ökonomischen Fehlern auf und schaden sich eher – sozusagen – selbst und zwar gar nicht so unerheblich mit ihrem Kampf dagegen. Aber das nur am Rande.

Ich hätte eine Frage. Es gibt ja eine Abgrenzung zu Carsharing. Es gibt ja eine Handhabung in Bremen und, wenn man das nachliest, da steht: Das Antragsverfahren erfolgt über die städtische Parkraummanagementgesellschaft. Die Vermietung der Stellplätze an einen Carsharing-Anbieter setzt die Einhaltung der Kriterien des schon öfter erwähnten Umweltzeichens „Blauer Engel“ für Carsharing voraus. Diese Zertifizierung ist Anbieter-neutral und wird durch das Institut für Gütesicherung RAL überprüft. Deshalb meine Frage an Herrn Loose und auch an die Bundesregierung: Was spricht dagegen, das zur Abgrenzung zu benutzen, nämlich das Gütezeichen trifft ja auch alle Carsharing-Töchter der Mietwagenfirmen. Können die auch alles einhalten? Spricht irgend etwas dagegen, das bundesweit so zu handhaben, wie das in Bremen angewendet wird? Und vielleicht kann man auch noch feststellen – als Bemerkung – nur wenn der Bund die rechtliche Möglichkeit schafft, ist ja nicht die Stadt gezwungen, 10.000 Carsharing-Parkplätze auszuweisen.

Vorsitzender: So, Herr Loose, das ist dann auch die letzte Antwort, bitte.

Willi Loose (Geschäftsführer des Bundesverbandes Carsharing e. V.): Dann kann ich auch gleichzeitig dieses Missverständnis ausräumen, das Herr Brabec eben gesagt hat. Der „Blaue Engel“ Carsharing, ja RAL-ZU 100, wurde gerade im Sommer dieses Jahres überarbeitet. Die Richtlinien sind überarbeitet und neu gefasst worden. Sie stimmen in vielen Fällen mit der Definition des Carsharings des BCS überein. Sie haben zusätzlich noch einen CO₂-Ausstoss quasi in der Gesamtflotte drin. Es ist so, dass jedes Unternehmen, jeder Anbieter der Carsharing anbietet, für den Geschäftszweig Carsharing diesen „Blauen Engel“ beantragen kann und dass dieser Geschäftszweig Carsharing, das heißt also, alle Fahrzeuge, die innerhalb dieses Unternehmens im Carsharing eingesetzt wer-

den, bewertet werden. Es ist nicht Voraussetzung, dass das Unternehmen sich Carsharing-Unternehmen nennt, oder dass das Unternehmen einen organisatorisch eigenen Geschäftszweig gründen muss. Sondern das Unternehmen kann definieren, zum Beispiel wenn es ein Autovermieter ist, der sagt: Von meinen 100 Autovermiet-Fahrzeugen sind 20 im Carsharing eingesetzt, haben die entsprechende Carsharing-Technik, haben die Carsharing-Tarife, mit denen ich diese nutzen kann. Und dann werden nur diese 20 Fahrzeuge dafür in der Beantragung betrachtet. Aus unserer Sicht spricht da gar nichts dagegen, dass man das zum Beispiel zum Kriterium macht. Die einzige Fragestellung ist, dass auch dieses Gremium, das den „Blauen Engel“ vergibt, nicht unbedingt jetzt für die Definition der Erlangung zuständig ist; also dass das in einem anderen Gremium passiert.

Vorsitzender: Gut, dann geben wir noch der Bundesregierung das Wort. Der Herr Staatssekretär muss nämlich gleich ins Plenum.

PSts Dr. Andreas Scheuer: Ich entschuldige mich dafür, dass ich früher los muss. Wir prüfen alle Möglichkeiten an dieser Stelle. Es geht um die einheitliche Definition, es geht nicht um eine Zuarbeit für einen Gesetzentwurf, sondern um eine einheitliche Definition. Da sind wir abgeschlossen und bereit. Wenn Herr Brabec jetzt das Wort bekäme wegen der Frage, dann würde er dem Herrn Loose widersprechen, weil es natürlich nicht privilegienfrei funktioniert, diese Definition, die Sie genannt haben. Aber genau das ist unser Punkt. Wir müssen da rechtlich sauber sein, weil es uns ja nichts bringt, wenn wir an dieser Stelle eine Definition hinbekommen, die gegen das Grundgesetz verstößt. Es ist unser Ziel, die einheitliche Definition aufzustellen.

Vorsitzender: Danke. Als letzter, Herr Jarzombek.

Abg. Thomas Jarzombek: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Ich würde gerne einen Aspekt noch mal hier in die Debatte werfen, den ich heute noch nicht gehört habe. Nämlich auch die Frage der Attraktivität des Angebots auf andere Art und Weise. Denn, so verstehe ich ja insgesamt diese Initiative, dass man die Attraktivität steigern will und nicht, dass man Stellplätze zum Selbstzweck schafft. Wenn man die Attraktivität steigern will und sich so anguckt, wie das Mietwagenangebot ist; hier in Berlin, zum Beispiel im Prenzlauer Berg, oder Mitte, da gibt es bestimmt einen hohen Bedarf. Ich habe mir das mal exemplarisch angeschaut, dann wäre es ja schön, wenn vielleicht nicht nur – ich sage mal – Opel Corsa und Astra Kombi auf so

einem Stellplatz stehen, sondern wenn man diesen so prominent hat, dass da vielleicht auch mal andere Arten von Autos, die auch für eine gewisse Attraktivität sorgen, stehen. Deshalb würde mich das bei Herrn Lübke und Herrn Loose mal interessieren, was Sie denn für Pools haben. Und ob über so etwas auch nachgedacht wird. ... (Zwischenruf ohne Mikro)... Bitte? Nein, man muss auch nicht übertreiben. Also da möchte ich großen Wert drauf legen. Aber vielleicht kann das ja auch ein Mini... nein, ich will jetzt nicht für irgendwelche Produkte hier werben, das wäre falsch.

Vorsitzender: Die Frage war an Herrn Lübke. Herr Lübke, was für Autos bieten die Carsharer an und Herr Brabec, was bieten die Autovermieter an? Kann man sagen, die Autovermieter bieten alles an, Carsharer ein bisschen weniger? Herr Lübke!

Rolf Lübke (Vorsitzender der DB Rent GmbH): Also, ich bin völlig bei Ihnen. Wir haben in Stuttgart und Köln ein Ein-Auto-Prinzip, mit einem attraktiven Auto, nämlich mit Alfa MiTo. Also mal ein ganz anderes Auto, wo wir auch gut neue Kunden dazugewonnen haben. Wir haben alle Fahrzeuge. Sie können bei uns über Carsharing alle Fahrzeuge haben bis hin zum 5er BMW, 3er BMW, Cabrios. Wir haben ein Gros von Fahrzeugen. Wir passen das an den Bedarf an. Nehmen Sie mal einen Smart das Nonplus-ultra-Auto. Unsere Auswertungen sagen, der Smart geht gar nicht. Denn wenn sie einen Parkplatz haben und stellen einen Smart dorthin, können sie nur mit 2 Leuten fahren. Also müssen wir da einen 4-Sitzer hinstellen. Wir haben C-Klassen im Angebot, wir haben B-Klassen im Angebot. Wir haben hier in Berlin zum Beispiel festgestellt – wir haben eine B-Klasse im Ostbahnhof – die Leute fahren durch halb Berlin um die C-Klasse zu bekommen. Sie wollen nicht den Corsa, sondern sie wollen die C-Klasse. Also wir passen das Angebot an. Das ist ein elementarer Bereich, zu sagen, wir müssen ein variables, attraktives Angebot haben. Wir haben auch Cabrios im Angebot. Es wird dort angepasst, wo der Kunde es verlangt.

Vorsitzender: Ok. Das ist klar geworden. Herr Loos, was bieten die Carsharer?

Willi Loose (Geschäftsführer des Bundesverbandes CarSharing e. V.): Im Prinzip das, was nachgefragt wird, kann man sagen. Dort ist jetzt kein Unterschied. Es richtet sich natürlich in erster Linie nach den nachgefragten Zwecken, zu denen das Carsharing-Auto benutzt wird. Und wenn die nachgefragten Zwecke zu etwa 70 Prozent Fahrten ohne viel Gepäck sind, ohne viel Begleitpersonen, dann sind das eben die

Kleinwagen, die in erster Linie in den Carsharing-Flotten zu finden sind. Denn die decken den größten Bedarf ab. Und die anderen Fahrzeuge werden von den Betreibern eben nach Nachfrage nachgerüstet. Das heißt der zweithöchste Prozentsatz von Fahrzeugen in den Flotten sind Kombis, die für den Großeinkauf genutzt werden, die für die Fahrt am Wochenende mit der Familie über Land auch genutzt werden. Und dort, wo ein größerer Anteil von Firmenkunden auch Carsharing-Nutzer sind, da finden Sie dann auch Fahrzeuge, die in die Mittelklasse rein gehen. Das ist also wirklich abhängig von der Nachfrage und von dem, was die Kunden dann reservieren. Denn die Kunden haben innerhalb des Angebotes eines Anbieters die Möglichkeit alle Fahrzeuge, die dort in der Flotte sind, auszuwählen. Und danach wird sich natürlich ein Anbieter tunlichst richten. Es gibt auch vereinzelt so genannte Spaßfahrzeuge, also in Kiel und Lübeck den Mercedes SEL. Das ist dann aber Anbieter abhängig.

Vorsitzender: Herzlichen Dank, Frau Berg, meine Herren Experten, dass Sie uns beraten haben. Ich möchte gerne am Schluss wenigstens ein kleines Fazit ziehen. Denn ich muss schon auch sagen, mir geht es wie Sören Bartol. Wir haben uns seit vielen Jahren mit diesem Problem befasst, es ist eine Kleinigkeit. Wenn die Deutsche Einheit so kompliziert organisiert worden wäre, dann würden wir uns heute noch streiten, an welchem Tisch wir uns zum ersten Mal treffen, um darüber zu sprechen. Es ist unglaublich, dass es so lange dauert, so ein kleines Problem zu lösen. Das will ich ganz klar vorweg sagen.

Heute ist einiges klar geworden, finde ich. Erstens: Alle und zwar alle haben gesagt, Carsharing ist ein bedeutender Beitrag und wir müssen dazu eine Lösung suchen. Und Stellplätze sind dazu eine entscheidende Frage. Ich habe von allen gehört, dass muss nicht gebührenfrei sein, sondern die Nutzer können Gebühren zahlen. Ich finde es auch normal, warum sollen private Kollektivnutzer freigestellt sein, während andere zahlen müssen. Das ist für mich auch nicht das Thema. Die meisten Carsharing-Vereine zahlen übrigens auch Gebühren. Kein Problem. Dass die Stellplätze privilegiert sein müssen, haben alle gesagt, damit das System überhaupt funktionieren kann. Es gab eine schöne Definition von Frau Berg zu sagen: Die Angebote müssen diskriminierungsfrei sein. Sie müssen wettbewerbsneutral sein. Und es müssen bestimmte Merkmale erfüllt sein. Dann gibt es zum Schluss einen kleinen Bereich, der strittig ist; der lautet: Haben Privat-Vermietende da einen Vor- oder Nachteil? Das ist eigentlich für mich das Einzige, was übrig geblieben ist. Wobei die DB Rent sehr deutlich gemacht hat,

dass sie bei alledem kein Problem sieht, wenn man da eine gemeinsame Regelung findet, in einer klaren Definition was Carsharing ist. Dann finde ich, ist es auch letztendlich kein Problem, das zu privilegieren und es ist auch keine grundgesetzliche Frage. Denn natürlich bekommen Taxis obwohl sie privat organisiert sind, öffentliche Stellplätze. Natürlich bekommen Busse öffentliche Spuren obwohl sie privat organisiert sind. Und wenn wir das als Teil des ÖPNV-Angebot definieren, eine öffentliche Nutzung mit bestimmten Zugangsbedingungen öffentlicher Art, wo alle gleichberechtigt Zugang haben, könnte man das wohl definieren, wenn man das will.

Ich schlage vor, dass die Berichterstatter der Fraktionen den Versuch unternehmen, mit den beiden strittigen Positionen sich noch mal zu treffen und vielleicht mal einen Weg zu finden. Und ich bitte den Herrn Brabec und seinen Verband dringend, das Sie sich da bewegen, weil im Grunde genommen ist heute sichtbar geworden, nur weil Sie Einwände haben, gibt es keine gesetzliche Regelung. Das kann sich auf Dauer ein Gesetzgeber, finde ich, nicht gefallen lassen. Es ist ein Angebot, noch mal mitzumachen an einer gemeinsamen Definition. Dann

glaube ich, dass die Fraktionen auf jeden Fall auch was vorlegen können. Am besten wäre es oder mir ist es am liebsten, wenn wir in dieser Frage keinen Streit zwischen den Fraktionen haben. Das ist eine einfache sachliche Frage, die man fraktionsübergreifend lösen könnte. Ich bedanke mich noch mal bei allen, kommen Sie gut nach Hause und durch den Tag. Vielen Dank!

Schluss der Sitzung: 13.00 Uhr



Winfried Hermann, MdB
Vorsitzender

Inhaltsverzeichnis der Stellungnahmen

Oliver Mietzsch Deutscher Städtetag	Seite 28 A-Drs. 17(15)118a(neu)
Dr. Monica Berg ADAC e. V.	Seite 32 A-Drs. 17(15)118b
Michael Brabec Geschäftsführer des Bundesverbandes der Autovermieter e. V.	Seite 35 A-Drs. 17(15)118c
Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk VDV e. V.	Seite 43 A-Drs. 17(15)118d
Willi Loose Geschäftsführer des Bundesverbandes CarSharing e. V.	Seite 48 A-Drs. 17(15)118e
Rolf Lübke Vorsitzender der DB Rent GmbH	Seite 69 A-Drs. 17(15)118f

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)118a(neu)
 BERATUNGSUNTERLAGE
 Bitte aufbewahren!



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 Parkbevorrechtigung 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

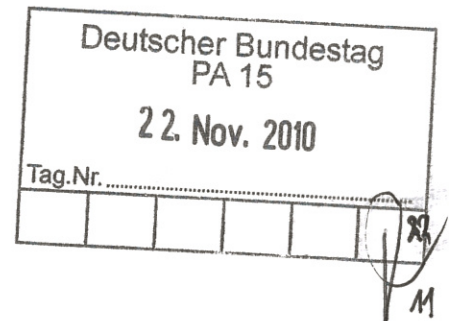
Im Hinblick auf den immer noch anwachsenden KFZ-Bestand und dem damit korrespondierenden knapper werdenden öffentlichen Raum sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr sowie angesichts neuer Fahrzeugtypen und Antriebstechniken (Segways, Elektrofahrzeuge, Pedelecs, Scooter etc.) sind 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.

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

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.

Verbrauchspauschale* je gefahrenen Kilometer		Gebührenliste:	
Mini-Klasse:	0,17 EUR pro Kilometer	Rechnungsversand	
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	Buchung, Änderung, Stornierung	
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 wahren 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 Bezahlsysteme 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. 04.04.1955¹ 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-

¹ 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



BERATUNGSUNTERLAGE

Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)118d

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) · Kamekestraße 37-39 · D-50672 Köln

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

Unser Zeichen: T2 BN-jst
Ihr Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel
Telefon-Durchwahl: 0221 57979-130
Fax: 0221 57979-8-130
E-Mail-Adresse: nickel@vdv.de
Datum: 25. November 2010

BT-Drs. 17/781 und 17/3208

hier: Vorbereitung der öffentlichen Anhörung am 1. Dezember 2010 in Berlin

Sehr geehrte Damen und Herren,

beigefügt übersenden wir Ihnen unsere Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu den Anträgen Drucksache 17/781 und 17/3208 am 1. Dezember 2010.

Wie bereits mitgeteilt, wird Herr Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk, Leiter des VDV-Hauptstadtbüros, zur Anhörung erscheinen.

Mit freundlichen Grüßen

RA Reiner Metz
Geschäftsführer ÖPNV

Anlage: VDV-Stellungnahme



Stellungnahme des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen zur öffentlichen Anhörung des BT-Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu den Anträgen BT-Drucksache 17/781 und 17/3208 am 1. Dezember 2010

Vorbemerkung

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) vertritt (neben dem Schienen-güterverkehr) die Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen sowie ca. 400 Personenverkehrsunternehmen, die jährlich rd. 10 Milliarden Fahrgastfahrten leisten. Damit repräsentiert der VDV ca. 92 % des ÖPNV-Marktes in Deutschland.

Der VDV sieht das Potenzial der Elektromobilität, die auch den Busverkehr noch umweltfreundlicher machen und insofern den Vorsprung des ÖPNV bei der Energieeffizienz gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) – auch gegenüber dem elektrischen MIV – weiter ausbauen wird.

Der VDV sieht weiterhin sich andeutende gesellschaftliche Trends zu weniger generellem Privatbesitz an Pkw, hin zu mehr Multimodalität (was den Marktanteil des ÖPNV erhöhen kann) und hin zur verstärkten Nutzung von Leihfahrzeugen (was dem Marktanteil des ÖPNV nicht zwangsläufig förderlich sein muss – vertiefte Erkenntnisse zu möglichen Verlagerungseffekten liegen noch nicht vor).

Im Interesse des Klimaschutzes und der Lebensqualität in den Städten und Regionen sieht der VDV das Hauptziel der Verkehrspolitik nicht darin, dass möglichst viele Elektro-Pkw fahren, sondern möglichst oft das energie-effizienteste Verkehrsmittel gewählt wird, das auch bei anderen Kriterien des Umweltschutzes (Dauerschallpegel, Bodenversiegelung), bei Verkehrssicherheit, Trennwirkung, Flächenverbrauch im fließenden wie im ruhenden Verkehr sowie hinsichtlich der Kapazität am verträglichsten ist: der ÖPNV.

Aus diesem Grunde ist es weiterhin sinnvoll, den ÖPNV mit ziehenden und schiebenden Maßnahmen zu fördern. Maßnahmen, die dem Elektro-Pkw einen Vorteil zu Lasten des ÖPNV einräumen oder Vorteile des ÖPNV zugunsten des Elektro-Pkw kassieren, sehen wir nicht als zielführend an.

Dabei ist auch der sicherlich lange Übergangszeitraum von der heutigen Verkehrslandschaft in eine weitgehende Elektromobilität zu bedenken: Gegenüber den Benutzern des traditionellen MIV wäre es das falsche Signal, wenn man zur Förderung der Elektromobilität ausgerechnet den klimaschonenden und stadtverträglichen ÖPNV schlechter behandeln würde.

ÖPNV und CarSharing

Viele Mitgliedsunternehmen und -verbände des VDV kooperieren auf lokaler Ebene mit CarSharing-Anbietern. Der VDV hat eine Schrift herausgegeben, in der er seine Mitglieder dazu auffordert, mit CarSharing-Partnern zu kooperieren. Insofern unterstützt der VDV das Ansinnen, den Kommunen die Einrichtung von speziellen CarSharing-Stellplätzen zu ermöglichen. Der Grund hierfür ist, dass sich ÖPNV und CarSharing in für die Umwelt und die städtische Lebensqualität günstiger Weise ergänzen: Der ÖPNV-affine großstädtische Verkehrsteilnehmer findet im CarSharing die „Mobilitätsversicherung“ für die wenigen Fälle, in denen das ÖPNV-Angebot seine Bedürfnisse nicht abdeckt (z. B. Möbelkauf im Abholmarkt oder Landpartie am Sonntag). Der Städter kann sich also im Regelfall voll auf den ÖPNV stützen und benötigt kein eigenes Auto – für den Spezialfall bietet ihm der ÖPNV-Kooperationspartner CarSharing die Lösung.

Das besondere am CarSharing im Gegensatz zu (öffentlichen Selbstbedienungs-) Autoverleihsystemen (wie z. B. „Car2go“) ist:

- Die Tarifgestaltung von CarSharing ist so ausgerichtet, dass das Auto möglichst sparsam genutzt wird:
 - Es wird linear nach gebuchter Ausleihdauer abgerechnet.
 - Es wird linear nach gefahrenen Kilometern abgerechnet.
 - Es gibt üblicherweise keine Frei-Kilometer.
 - Es gibt keine sonstigen Rabatte.
- Die kürzest mögliche Buchungsdauer ist 1 Stunde, vereinzelt auch ½ Stunde – kürzere Mindest-Buchungsdauern sind nicht üblich.
- Das Leihauto kann in der Regel nur an der Ausleihstelle zurückgegeben werden – one-way-Fahrten sind nicht vorgesehen.
- Im Regelfall muss der Ausleiher bei der Buchung entscheiden, für welche Dauer er das Auto ausleihen will. Verspätungen müssen der Zentrale rechtzeitig vor Ablauf der Ausleihfrist gemeldet werden, ansonsten werden erhebliche Zuschläge fällig.
- Es ist nicht möglich, ohne Vorbuchung einfach in ein vorhandenes Fahrzeug einzusteigen und loszufahren.

Alle diese Regelungen sind bewusst mit der Zielsetzung getroffen worden, keinen routinisierten Griff zum Auto zuzulassen, sondern eine bewusste Verkehrsmittelwahl zu bewirken und die Autonutzung zu beschränken. Ihre Einhaltung ist auch Bestandteil des Gütezeichens „Umweltengel“ für das CarSharing.

Unterschied CarSharing / öffentliche Autoverleihsysteme

Nicht bei allen Angeboten von öffentlichen Autoverleihsystemen wird die CarSharing-Idee verwirklicht, die auf sparsame Nutzung eines Pkw abzielt. Im Gegenteil, durch Mengenrabatte (z. B. reduzierter Stunden- und Tagespreis gegenüber dem Preis pro Ausleihminute) wird die Autonutzung gefördert. Jederzeit und an jedem Ort spontan ein Auto leihen zu können, das man ohne Vorausplanung beliebig lange benutzen und an (im Rahmen der StVO) beliebiger Stelle wieder abstellen kann, betrachtet der

VDV nicht als Mobilitäts-Option, die einen besonderen Vorrang verdient – es entspricht genau dem, was man auch mit dem eigenen, privaten Pkw machen kann. Insofern leistet ein solches Leihauto an sich keinen erheblichen Beitrag zur effizienteren Nutzung von Energie im Verkehr und zur Reduzierung des Flächenverbrauchs.

Ob das Vorhandensein eines öffentlichen Autoverleihsystems insgesamt zu weniger Autofahrten und zu einer stärkeren Nutzung des Umweltverbundes aus Zufußgehen, Radfahren und ÖPNV-Benutzen führt, ist völlig ungewiss; die Umweltwirkungen des CarSharings sind dagegen vielfach erforscht.

Der VDV unterstützt daher bedingt den Antrag der SPD-Fraktion (Drucksache 17/781 vom 23. Februar 2010), den Kommunen die Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen zu ermöglichen. Die Bedingung lautet: Im ersten Spiegelpunkt von II. des Antrages muss noch deutlicher formuliert werden, dass dies nur für CarSharing im engeren Sinne gilt, das auf eine sparsame Autonutzung hin konstruiert ist, und nicht für sonstige öffentliche Autoverleihsysteme.

Den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 17/3208 vom 6. Oktober 2010) lehnt der VDV ab, denn er wirft CarSharing-Fahrzeuge (egal ob herkömmlich oder elektrisch angetrieben) und Elektrofahrzeuge (egal ob zu CarSharing-Anbietern, zu öffentlichen Autoverleihsystemen gehörig oder als Privat-Pkw) in einen Topf.

Warum der VDV die Bevorrechtigung öffentlicher Autoverleihsysteme (außer Car-Sharing) ablehnt, wurde oben begründet – Im Folgenden wird ergänzend dargelegt, warum sich der VDV dezidiert gegen pauschale Bevorrechtigungen von Elektro-Pkw ausspricht:

Keine Stellplatzprivilegierung, für Beibehaltung der Parkraumbewirtschaftung

Im Rahmen der oben angesprochenen „ziehenden und schiebenden Maßnahmen“ zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl hat sich in den Städten seit Jahrzehnten die Parkraumbewirtschaftung bewährt. Mit den Stellschrauben Menge, Lage, Nutzungsdauer und Entgelt der Stellplätze lassen sich gezielt Parkraum für Anwohner und Wirtschaftsverkehr „freischaufeln“ und Verkehre auf den ÖPNV verlagern. Parkentgelt und die Befürchtung, auf Anhieb keinen zielnahen Parkplatz zu bekommen, sind für viele Verkehrsteilnehmer Anreiz, Busse und Bahnen zu benutzen.

Mit einer Stellplatzprivilegierung auch für im Privatbesitz befindliche Elektro-Autos im öffentlichen Straßenraum bestände die Gefahr, dass im Bewusstsein der Bevölkerung private „Pkw mit eingebauter Parkplatzgarantie“ geschaffen und damit eine starke Motivation, den ÖPNV zu benutzen, unwiederbringlich aufgegeben würde. Fängt man erst einmal damit an, Pkw mit diesem Junktim des eingebauten Parkplatzes einzuführen, so wird es auch bei stärkerer Verbreitung von Elektro-Pkw niemandem zu erklären sein, warum man irgendwann einmal mit dieser Privilegierung aufhören sollte – schließlich verlangt das Elektroauto ja nach einem Elektroanschluss. Folglich werden in den Zielgebieten immer mehr garantierte Stellplätze geschaffen werden müssen; die Städte werden dann dem scheinbaren Sachzwang unterliegen, dass jedes in die Stadt strebende Elektro-Auto auch einen garantierten Stellplatz mit Steckdose bekommen muss. Dies wäre das längst vergessen geglaubte Szenario einer autogerechten Stadt – jetzt halt für Elektro-Autos. Bis zur verbindlichen Vorre-

servierung eines solchen Stellplatzes individuell für jede einzelne Fahrt mit den Mitteln der modernen Telematik wäre es dann nur ein Schritt.

Im Übrigen wäre damit der Systemvorteil des ÖPNV, nämlich ein erheblich geringerer Flächenverbrauch, konterkariert.

Zusammengefasst würde also ein wesentliches Mittel, Menschen zur Benutzung des ÖPNV zu motivieren, aus der Hand geben – zum Nachteil für Klima und Lebensqualität.

Der VDV lehnt daher den Antrag in der vorliegenden Form ab.

Köln und Berlin, den 25. November 2010



RA Reiner Metz
Geschäftsführer ÖPNV

Es schreibt Ihnen:

Willi Loose
Geschäftsführer bcs
Jagowstraße 7
13585 Berlin
Tel.: 030 – 43 20 53 15
mobil 0178 – 189 47 12
willi.loose@carsharing.de

Berlin, 25.11.2010

Stellungnahme des Bundesverbandes CarSharing e. V. (bcs)

**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 Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeug-Stellplätze“
(Drucksache 17/3208)**

Der Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) unterstützt die inhaltlichen Aussagen der Anträge der Bundestagsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen in ihrem Bemühen, eine national einheitliche rechtliche Absicherung dafür zu erhalten, dass Kommunen CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum genehmigen und einrichten können.

Da uns die Problematik der beiden Anträge thematisch besonders betrifft, möchten wir etwas ausführlicher die Notwendigkeit der Schaffung einer bundesweit einheitlichen rechtlichen Regelung ableiten und begründen.

1. Stand des CarSharing in Deutschland

Der bcs führt jeweils zum Stichtag 01.01. des Jahres eine bundesweite Erhebung unter den CarSharing-Anbietern durch, mit der der momentane Stand der CarSharing-Beteiligung abgefragt wird. Dieser Stand umfasst nicht nur die Mitglieder des bcs, die ca. 90 Prozent des Marktes repräsentieren (bezogen auf Teilnehmer oder Fahrzeuge), sondern auch die wenigen Nicht-Mitglieder des Verbandes.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Hausmannstr. 9-10
30159 Hannover

Vereinsregisternummer 6511
beim Amtsgericht Hannover

www.carsharing.de
info@carsharing.de
Tel. 0511-7100474
Fax 0511-1690254

Steuernr. 2520638669

Vorstand
Klaus Breindl, Vaterstetten
Bernd Kremer, Mannheim
Georg Pelzer, Bamberg
Martin Trillig, Darmstadt
Gisela Warmke, Aachen

Geschäftsführer
Willi Loose

Sparda-Bank Hannover eG
Kontonummer 925063
BLZ 25090500

Zum Stichtag 01.01.2010 waren bei den deutschen CarSharing-Anbietern 158.000 CarSharing-Teilnehmer verzeichnet, die bundesweit 4.600 Fahrzeuge an 2.200 CarSharing-Stationen nutzen konnten.

Derzeit sind in Deutschland ca. 110 Anbieter im CarSharing-Markt tätig, von denen zahlenmäßig die meisten kleine Anbieter sind (meist als e. V. auf ehrenamtlicher Basis organisiert). Ohne diese kleinen Anbieter würden viele kleinere Städte und Gemeinden ohne CarSharing-Angebot auskommen müssen. In den Großstädten und größeren Mittelstädten sind jedoch fast ausschließlich unternehmerisch organisierte professionelle Anbieter tätig. Im statistischen Durchschnitt kamen 2009 34 Kunden auf ein CarSharing-Fahrzeug. 25 Prozent der CarSharing-Teilnehmer sind Mitarbeiter und Beschäftigte gewerblicher CarSharing-Kunden. Sie nutzen also CarSharing, um Dienstfahrten und dienstliche Erledigungen während der Arbeit mit dem CarSharing-Fahrzeug abzuwickeln.

Wir sind derzeit noch weit davon entfernt, die vorhergesagten Potenziale des CarSharing zu realisieren. Beim Vergleich der Teilnehmerzahlen im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung ist die Schweiz um den Faktor 7 erfolgreicher als die deutschen CarSharing-Anbieter. Die in der Schweiz heute bereits erreichte Teilnehmerquote (in Prozent der Gesamtbevölkerung) könnte als mittelfristiges Ziel genommen werden. Dafür sind jedoch ambitionierte Anstrengungen zu unternehmen, bei denen die CarSharing-Anbieter durch die Politik und die sonstigen Kooperationspartner unterstützt werden müssen.

2. CarSharing als verkehrs- und umweltentlastendes Mobilitätsangebot

CarSharing ist die organisierte Form einer öffentlich angebotenen, geteilten Autonutzung. Zahlreiche Studien im In- und Ausland haben die Wirkung der CarSharing-Angebote untersucht und sind übereinstimmend zu der Aussage gekommen, dass ein hohes Maß an Verkehrs- und Umweltentlastung von diesen Angeboten ausgeht. Der bcs hat die Ergebnisse der Studien und Kundenbefragungen aus dem europäischen Raum im Rahmen des EU-Projektes momo Car-Sharing zusammengefasst und u. a. in einem Informationsblatt veröffentlicht, das als Anlage 2 angefügt ist.

Kurz zusammengefasst basiert die Umweltentlastung der CarSharing-Teilnahme auf folgenden Wirkmechanismen, die sich gegenseitig unterstützen. Zum einen ist dies der Einsatz von Fahrzeugmodellen verschiedener Größe, vom Kleinwagen bis zum 9-Sitzer-Kleinbus, die je nach Einsatzzweck gewählt werden. Durch die abgestuften Tarife wird bewirkt, dass möglichst kleinere, der jeweiligen Nutzung angepasste Fahrzeuge ausgewählt werden. In der Folge bestehen die CarSharing-Fuhrparks aus einem großen Anteil von Kleinwagen mit entsprechend niedrigem Schadstoffausstoß und Kraftstoffverbrauch (CO₂-Emission).

Die noch größere Wirkung geht jedoch darauf zurück, dass bei den CarSharing-Kunden eine umweltfreundliche Verhaltensänderung bewirkt bzw. stabilisiert wird, die sich durch eine deutlich geringere Motorisierung der Teilnehmerhaushalte und eine deutlich umweltfreundlichere Verkehrsmittelwahl der CarSharing-Nutzer auszeichnet, im Vergleich zu einem Verkehrssystem ohne CarSharing. Jedes CarSharing-Fahrzeug ersetzt im statistischen Durchschnitt vier bis acht private Pkw, da durch die CarSharing-Teilnahme private Pkw abgeschafft oder geplante Anschaffungen nicht getätigt werden. Die damit verbundene Flächenentlastung ist zwar in den Stadtstraßen nicht direkt sichtbar, kommt jedoch allen Verkehrsteilnehmern zugute.

Durch die ausdrücklich erwünschte Zusammenarbeit der CarSharing-Anbieter mit Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden wird die Integration des CarSharing in den

Umweltverbund gefördert. CarSharing wird so zum integrierten Autobaustein für Menschen, die üblicherweise und in der Mehrzahl ihrer Wege mit dem Umweltverbund unterwegs sind.

3. Definition des CarSharing als Qualitätskontrolle

Der bcs hat eine CarSharing-Definition verabschiedet, die u. a. als Aufnahmekriterium in den Verband dient und in regelmäßigen Abständen auf ihre Zukunftsfähigkeit überprüft wird. Die darin enthaltenen Kriterien können als Qualitätskontrolle verstanden werden und tragen dazu bei, dass die oben beschriebene Umweltfreundlichkeit der Dienstleistung erhalten bleibt.

Folgende Kriterien sind Bestandteil der CarSharing-Definition des bcs:

- Die Dienstleistung steht allen offen, die die formalen Zugangskriterien der allgemeinen Nutzungsordnungen der Anbieter erfüllen.
- Alle CarSharing-Fahrzeuge sind öffentlich für die Nutzer zugänglich.
- Zwischen einem Neukunden und dem CarSharing-Betreiber wird einmalig ein Vertrag zu Beginn der Nutzung abgeschlossen, danach erfolgt die Nutzung und der Zugang zu den Fahrzeugen jederzeit eigenständig und ohne Zwischenschaltung von Personal des Anbieters. Damit ist gewährleistet, dass das CarSharing-Angebot für die Nutzer eine hohe Alltagstauglichkeit aufweist.
- Die Fahrzeuge sind (möglichst) dezentral dort aufgestellt, wo die privaten und gewerblichen Nutzer die Fahrzeuge benötigen. Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Einrichten neuer CarSharing-Stationen steht im Mittelpunkt der Ausschusssitzung und der auslösenden Anträge.
- Die Fahrzeugnutzung wird sowohl nach Zeitkosten als auch einer fahrleistungsabhängigen Kostenkomponente pro gefahrenem Kilometer berechnet. Mit dieser Regelung soll eine fahrleistungsparsame Autonutzung unterstützt werden und von der Tarifgestaltung kein Anreiz zum Fahren von unnötigen Kilometern ausgehen.
- Kurzzeitnutzungen werden durch Abrechnungen ab einer Stunde (und danach in Stunden-, Halbstunden- oder Viertelstundenintervallen) ermöglicht.

Diese Definition des bcs findet sich in wesentlichen Punkten auch in den gerade aktualisierten Vergabekriterien des Umweltzeichens RAL-UZ 100 (Blauer Engel Car Sharing) wieder, zusätzlich zu Vorgaben für durchschnittliche CO₂-Emissionen der Flotten zeichnender CarSharing-Anbieter (Stand Juli 2010).

Die herkömmliche Autovermietprodukte unterscheiden sich in wesentlichen Punkten vom CarSharing-Angebot. So sind sie in der Regel an wenigen zentralen Punkten abseits der Wohngebiete zu finden und die Fahrzeuge nur zu den Büroöffnungszeiten vom Kunden zu übernehmen. Die Tarife sind meist auf Tagespreise ausgerichtet, enthalten in der Regel Kilometerpauschalen und zeigen nachfrageabhängige Unterschiede. Vor jeder einzelnen Nutzung ist ein gesonderter Vertrag auszufertigen. Insgesamt ist das normale Autovermietprodukt auf andere Zielgruppen ausgerichtet als die CarSharing-Angebote und weniger an einer Alltagsnutzung auf Kurzzeitbasis orientiert. Diese Unterschiede zum CarSharing bewirken, dass Autovermietprodukte nur in besonderen Fällen Haushalte zur Aufgabe eines eigenen Autos anregen, auch ist von vergleichbaren Verhaltensänderungen bei der Autonutzung wie im CarSharing nichts bekannt.

4. Warum sind CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum notwendig?

In vielen Städten sind die CarSharing-Anbieter nach langen Jahren kontinuierlichen Wachstums nicht mehr in der Lage, in bestimmten Stadtteilen die Nachfrage ihrer Kunden nach wohnungs- oder arbeitsplatznahen Standorten für die Fahrzeuge zu erfüllen. Dies betrifft in erster Linie die dicht bebauten, gemischt genutzten Gründerzeitviertel, die um die Innenstadtzentren herum bestehen. Hier ist der Nutzungsdruck so hoch, dass die CarSharing-Anbieter auf privaten Flächen keine Stellplätze mehr anmieten können, da keine weiteren vorhanden sind. Wir wissen aus einer europaweiten Umfrage unter CarSharing-Anbietern im EU-Projekt *momo Car-Sharing*, dass ein Drittel der bestehenden Privatkunden im Zentrum ihrer Städte, eine weitere Hälfte in den die City umlagernden, dicht bebauten Stadtteilen wohnen.¹ In diesen urbanen Stadtteilen ist auch ein Großteil der potenziellen weiteren CarSharing-Kunden lokalisiert, die es mit ausgebauten Angeboten zu gewinnen gilt.

Anhand der Grafik aus München in Anlage 1 können Sie ersehen, wie sich in einzelnen innenstadtnahen Stadtbereichen das Missverhältnis von eingeschriebenen Kunden zu verfügbaren CarSharing-Fahrzeugen auf angemieteten privaten Stellplatzflächen zum Nachteil der Kunden auswirkt. (siehe Anlage 1)

Dabei steht mit der geforderten gesetzlichen Regelung für CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum nicht so sehr die wirtschaftliche Förderung der Anbieter im Vordergrund. Im allgemeinen Interesse ist es vielmehr, dass die nachgewiesenen Entlastungspotenziale durch den Ausbau der Angebote zugunsten lebenswerterer Städte realisiert werden.

Neben dem Zur-Verfügung-Stellen der notwendigen Aufstellflächen für CarSharing-Fahrzeuge tragen die Stellplätze im öffentlichen Raum auch zur Wahrnehmbarkeit der Angebote bei. Die gerade nicht im Einsatz befindlichen Fahrzeuge machen das CarSharing-Angebot sichtbar, Kunden können bei der einfachen Handhabung des Nutzungsvorgangs beobachtet und von Interessierten angesprochen werden.

5. Kommunen Selbstbestimmungsrecht über die Nutzung ihrer Straßen gewähren

Wir wissen aus vielen Gesprächen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern kommunaler Verkehrsplanungsämter, dass eine große Bereitschaft zur Förderung der CarSharing-Infrastruktur besteht. In einzelnen Städten wurden einzelne CarSharing-Stationen über Sondernutzungsvereinbarungen genehmigt wurden, im Land Berlin wird das Berliner Straßengesetz zu diesem Zweck herangezogen. Diese Regelungen der Kommunen bzw. des Stadtstaates Berlin sind jedoch lediglich als Sonderlösung im Einzelfall zu verstehen, die zudem noch vom Damoklesschwert der gerichtlichen Überprüfung bedroht sind und eine nationale Gesetzesregelung nach StVG/StVO nicht ersetzen. Die meisten Kommunen wie auch die kommunalen Spitzenverbände signalisieren sehr deutlich, dass sie auf eine solche bundesweite rechtssichere Lösung ungeduldig warten und sie lieber heute als morgen in ihren Städten anwenden möchten.

Deshalb wäre eine bundesweite gesetzliche Regelung auch ein wichtiger Schritt zur Stärkung der kommunalen Selbstbestimmung, da die Kommunen vor Ort viel besser abschätzen können, welche Maßnahmen zur Verkehrs- und Umweltentlastung zielführend sind und von ihnen in welchen Stadträumen umgesetzt werden sollten. Schließlich sind es auch die Kommunen, die ihren Bürgerinnen und Bürgern die Umsetzung der Maßnahmen kommunizieren und sich ihnen gegenüber im Einzelfall rechtfertigen müssen.

¹ Siehe Abschlussbericht des Arbeitspaketes WP2 des momo-Projektes: Willi Loose: Aktueller Stand des Car-Sharing in Europa. Juni 2010, Hannover

Um aber keine Missverständnisse entstehen zu lassen: Der bcs sieht in einer gesetzlichen Regelung nach StVG/StVO keine Umsetzungspflicht der Kommunen. Wenn diese jedoch die CarSharing-Verbreitung durch eine Aufwertung der Stellplatzverteilung in „Problemstadtteilen“ unterstützen möchten, sollten sie durch die gesetzliche Regelung in die Lage versetzt werden, diese zu organisieren.

Der bcs geht auch nicht davon aus, dass zukünftig neue CarSharing-Stationen ausschließlich im öffentlichen Straßenraum neu errichtet werden. Es wird weiterhin eine Stationsentwicklung auf privaten Flächen Dritter bzw. auf privaten Flächen von Kooperationspartnern (beispielsweise von Kommunen oder Verkehrsbetrieben, aber auch in Parkhäusern) geben, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind.

6. Notwendige Randbedingungen der CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum

Für die im bcs vertretenen CarSharing-Anbieter ist es unerlässlich, dass mit Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum keine gravierenden Störungen des CarSharing-Betriebs verbunden sein dürfen. Deshalb halten wir es für absolut notwendig, dass die reservierten CarSharing-Stellplätze vor Falschparkern geschützt werden müssen. Andernfalls würden die Kundenzufriedenheit und das Vertrauen in die Zuverlässigkeit des CarSharing-Angebotes leiden. Dies wäre zum Beispiel dann der Fall, wenn es wiederholt vorkommen würde, dass Kunden ihre reservierten Fahrzeuge nicht an der gebuchten CarSharing-Station vorfinden würden, weil der Vornutzer es wegen eines Falschparkers dort nicht abstellen konnte und anderswo einen Parkplatz suchen musste, der jedoch dem Nachnutzer nicht bekannt ist.

Deshalb muss die gesetzliche Regelung folgendes ermöglichen:

1. Die reservierte CarSharing-Stellplätze widerrechtlich nutzenden Falschparker müssen auf einer einwandfreien rechtlichen Grundlage zeitnah abgeschleppt werden können.
2. Den Kommunen muss die Möglichkeit an die Hand gegeben werden, im Wiederholungsfall von Störungen durch Falschparker an einer CarSharing-Station weitergehende Schutzmaßnahmen anzuordnen. Dies sollte je nach Erfordernis von deutlichen Markierungen auf dem Boden des Stellplatzes bis hin zur Errichtung umlegbarer Schutzbügel auf dem Stellplatz reichen. An den mobil.punkten in Bremen haben sowohl die CarSharing-Nutzer wie auch die Betreiber gute Erfahrungen mit solchen umlegbaren Pollern gemacht.

Die Organisationskonzepte der CarSharing-Betreiber erfordern eine klare Zuordnung von definierten Stellplätzen zu definierten CarSharing-Fahrzeugen, damit die gebuchten Fahrzeuge immer zuverlässig am während der Reservierung angegebenen Ort zu finden sind. Es gilt das Prinzip: ein reservierter Stellplatz, ein CarSharing-Fahrzeug.

Darüber hinaus sollte ein eigenes offizielles Verkehrszeichen entwickelt und in die StVO aufgenommen werden, mit dem die reservierten CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum einheitlich gekennzeichnet werden. In anderen europäischen Ländern wird dies bereits mit großem Erfolg praktiziert. Im Großraum London wurde ein solches Schild von Transport for London, der regionalen Verkehrsplanungsbehörde, gemeinsam mit dem nationalen CarSharing-Verband Car Plus entwickelt, das inzwischen in ganz Großbritannien Anwendung findet. Dieses Schild mit der Aussage Car Clubs – pay-as-you-go-cars (übersetzt etwa: CarSharing – soviel Auto wie Sie zahlen möchten) trägt viel zur öffentlichen Wahrnehmung des CarSharing und zum beachtlichen CarSharing-Wachstum im Großraum London bei (siehe unten).

7. Wer soll in den Genuss des Stellplatzprivilegs kommen?

Im Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) vom März 2007, der vom Bundeswirtschaftsministerium mit dem Argument der Gleichbehandlung von Autovermietunternehmen blockiert wurde, stand im Änderungsvorschlag für die StVO die Formulierung, dass Kraftfahrzeuge von „CarSharing-Organisationen“ von der Privilegierung des Gesetzesvorhabens betroffen seien. Diese Formulierung sollte in einem neuen Gesetzesvorschlag dahingehend konkretisiert werden, dass alle Fahrzeuge privilegiert werden (können), die einem CarSharing-Angebot zur Verfügung stehen, egal von welchem Unternehmen sie zur Verfügung gestellt werden. Damit sollen ausdrücklich auch CarSharing-Angebote beispielsweise von Autovermietunternehmen einbezogen werden, sofern sie die – im Gesetzgebungsverfahren noch zu bestimmenden – unternehmensneutralen Auswahlkriterien erfüllen.

Seit Veröffentlichung des nicht zur parlamentarischen Beratung gelangten Referentenentwurfs vom März 2007 ist eine Reihe neuer CarSharing-Anbieter auf den Markt gekommen, die nicht genuine CarSharing-Anbieter sind. Beispielsweise zu nennen sind hier: Sixti Car Club als CarSharing-Angebot eines Tochterunternehmens des Autovermieters Sixt AG, Connect by Hertz als CarSharing-Angebot der Hertz Autovermietung GmbH oder einzelne Partnerunternehmen von Drive CarSharing, die als Lizenznehmer eines Autovermieters unter dieser Marke ein CarSharing-Angebot zur Verfügung stellen.

Diese Partner sind ebenso Mitglied des Bundesverbandes CarSharing wie die DB Rent GmbH als Anbieter der CarSharing-Angebote Carsharing der Bahn und Flinkster, und sie zeigen unter anderem, dass sie die Qualitätskriterien des bcs erfüllen.

Im Laufe eines Gesetzgebungsverfahrens muss auch bestimmt werden, welche Voraussetzungen ein Anbieter mit seinem CarSharing-Angebot erfüllen muss, damit er Stellplätze im öffentlichen Straßenraum beantragen darf und zugewiesen bekommt. Der bcs bietet die Qualitätskriterien seiner CarSharing-Definition dafür an (siehe Ziffer 3). Wir befinden uns darüber hinaus gerade in einem europaweiten Abstimmungsprozess, um gemeinsam mit anderen CarSharing-Verbänden und der UITP eine einheitliche CarSharing-Definition zu beschließen.

Mit dem Gesetzesvorhaben wird die Anordnung von CarSharing-Stationen zum Bereitstellen der Fahrzeuge zwischen den einzelnen Buchungen geregelt. Nicht damit verbunden ist eine besondere Privilegierung von CarSharing-Fahrzeugen während einer Nutzung an bestimmten Parkplätzen.

8. Erfahrungen aus europäischen Nachbarländern

In einigen europäischen Nachbarländern gibt es bereits staatlich legitimierte CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum. Durchgehend wurden dort gute Erfahrungen gemacht. Aus keinem Land werden Hinweise berichtet, dass die Stellplatzprivilegierung für CarSharing-Anbieter zu einer Inflation von Flächenwünschen weiterer Gruppen von Verkehrsteilnehmern geführt hätte. Einige Beispiele:

- In Belgien wurden die Kommunen vor einigen Jahren durch Gesetz ermächtigt, selbst zu definieren, wem sie öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stellen möchten. CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum sind in Belgien selbstverständlicher Bestandteil des CarSharing-Auftritts und tragen – neben weitgehender politischer Unterstützung durch die Regionalregierungen und flächendeckende, sehr aktive Kooperationen mit den Verkehrsbetrieben – maßgeblich zum außergewöhnlichen CarSharing-Wachstum bei.

- In Amsterdam sorgt ein dichtes CarSharing-Netz im dicht bebauten Innenstadtbereich dafür, dass die Bevölkerung und die dort angesiedelten Unternehmen ihre automobilen Bedürfnisse trotz fehlender Parkplätze im beispiellos knappen Straßenraum ohne Komforteinbußen verwirklichen können. Im März 2009 waren im Stadtgebiet ca. 1.000 CarSharing-Fahrzeuge stationiert, der größte Teil davon auf Flächen im öffentlichen Straßenraum. Da sie vom Nutzen überzeugt ist, beabsichtigt die Stadt Amsterdam, innerhalb kurzer Zeit die Anzahl der Car-Sharing-Fahrzeuge im Stadtgebiet zu verdoppeln und ist dafür auch bereit, eigene Fördermittel als Investitionszuschuss einzusetzen.
- Das europaweit größte CarSharing-Wachstum findet derzeit in Großbritannien, genauer im Großraum London statt. Dort haben sich die Teilnehmerzahlen innerhalb von zwei Jahren jeweils verdoppelt, von 32.000 Nutzern im Dezember 2007 auf 64.000 Anfang 2009, auf schließlich 113.000 Anfang 2010. 86 Prozent dieser britischen CarSharing-Teilnehmer kommen aus dem Großraum London. Begünstigt wurde dieser Wachstumsprozess durch die politische Unterstützung durch Transport for London und die Londoner Bezirke, die alle in den letzten zwei bis drei Jahren Stellplätze im öffentlichen Raum ausgeschrieben haben. Transport for London hat daran mitgewirkt, dass die Umwandlung dieser Flächen von frei verfügbaren Parkplatzflächen für jedermann hin zu reservierten CarSharing-Stationen ohne Widerspruch aus der Bevölkerung umgesetzt werden konnte.

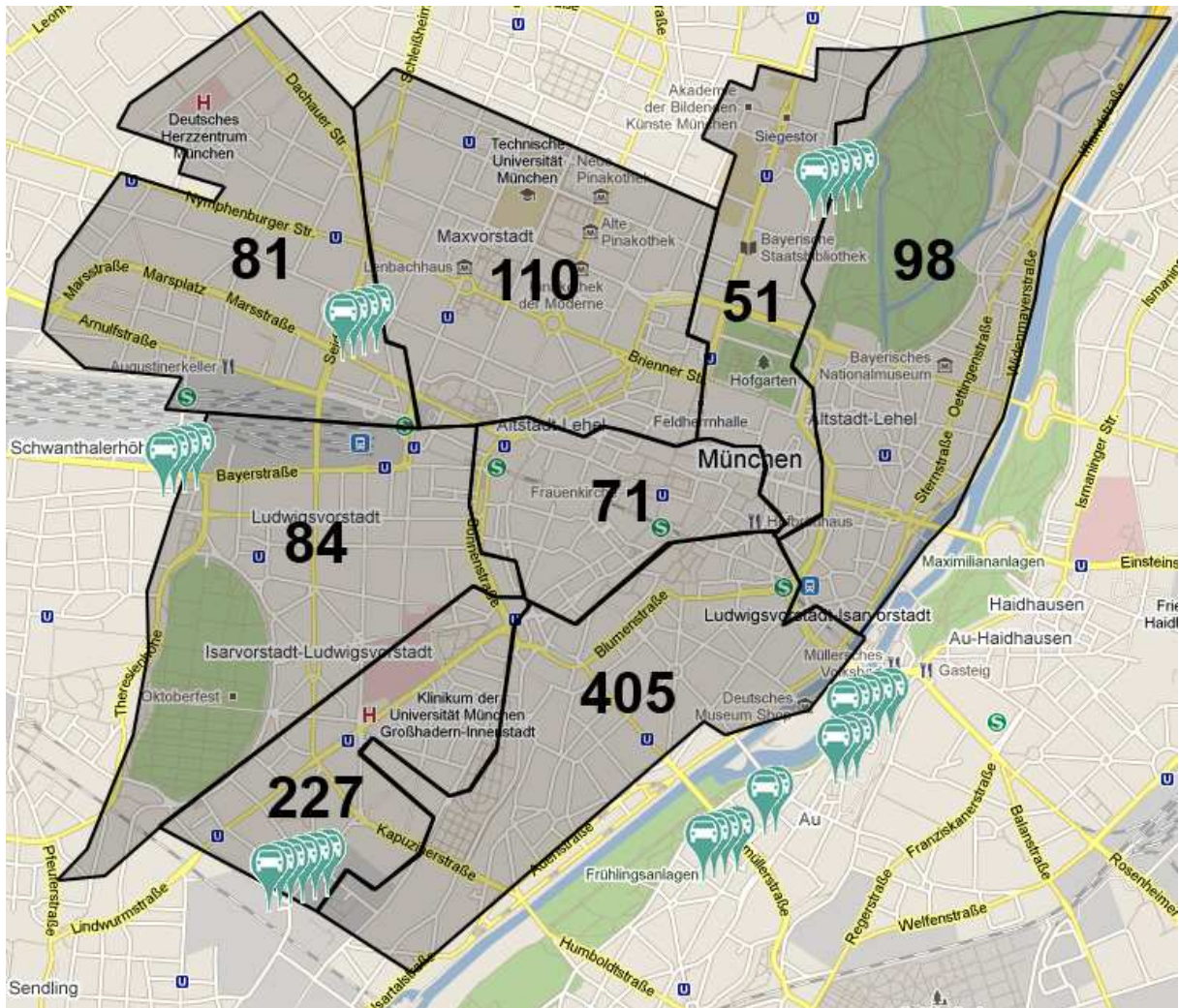
9. Elektromobilität

Wir verspüren große Erwartungen von Seiten der Politik, dass gerade die CarSharing-Anbieter Elektrofahrzeuge in großen Stückzahlen in ihren Flotten einstellen. Im Moment sind wir jedoch in der Situation, dass unsere Mitglieder erst seit jüngster Zeit sichere und qualitativ vertretbare Elektrofahrzeuge bei den Herstellern bestellen und in Pilotprojekten im Praxisversuch testen können. Dabei müssen zahlreiche CarSharing-spezifische Fragestellungen gelöst werden, die sich einem privaten Besitzer und Einzelnutzer eines Elektrofahrzeugs gar nicht stellen. Die Praxistests werden auch Aufschluss darüber geben, wie Elektrofahrzeuge betriebswirtschaftlich in den CarSharing-Flotten darstellbar sind und in welchem Maße sich diese Antriebe dort umsetzen.

Unabhängig von diesen noch zu lösenden Fragen lässt sich bereits jetzt feststellen, dass gerade für Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten reservierte Stellplätze im öffentlichen Raum unabdingbar sind. Wie sonst sollte der Umweltvorteil der Elektrofahrzeuge in der Gemeinschaftsnutzung für jedermann sichtbar dargestellt werden? Nach unserer Einschätzung ist auf absehbare Zeit der größte Effekt der Elektrofahrzeuge im CarSharing der Marketingeffekt. Der benötigt jedoch die Öffentlichkeit zum Wirksamwerden – auch mit Hilfe öffentlich sichtbarer Aufstellflächen im öffentlichen Straßenraum.

Anlage 1: Übersicht CarSharing-Stationen und Kundenzahlen von Stattauto München in der Innenstadt von München

Anlage 2: Informationsblatt zur Umwelt- und Verkehrsentlastung durch CarSharing (momo fact sheet Nr. 3)



Anlage 1: Übersicht CarSharing-Stationen und Kundenzahlen von Stattauto München in der Innenstadt von München

Beispiel Karlsruhe

Karlsruhe gehört zu den deutschen Städten, die am erfolgreichsten mit einem CarSharing-Angebot versorgt sind. Die Nutzerdichte pro 1.000 Einwohner ist hier so hoch, wie fast nirgendwo in Deutschland. Bis auf wenige Fahrzeuge von der DB Rent GmbH wird das Angebot von Stadtmobil Karlsruhe (Stadtmobil CarSharing GmbH & Co. KG) bereitgestellt. Das Angebot ist von Jahr zu Jahr kontinuierlich gewachsen und kommt seit einiger Zeit in einigen Stadtteilen an seine Wachstumsgrenzen, weil keine zusätzlichen Stellplätze mehr auf privaten Flächen zur Verfügung gestellt werden können und Stellplätze im öffentlichen Raum nicht verfügbar sind. Der CarSharing-Anbieter hat alle frei zugänglichen Hinterhöfe und Tiefgaragen gesichtet, verfügbare Flächen dort angemietet.

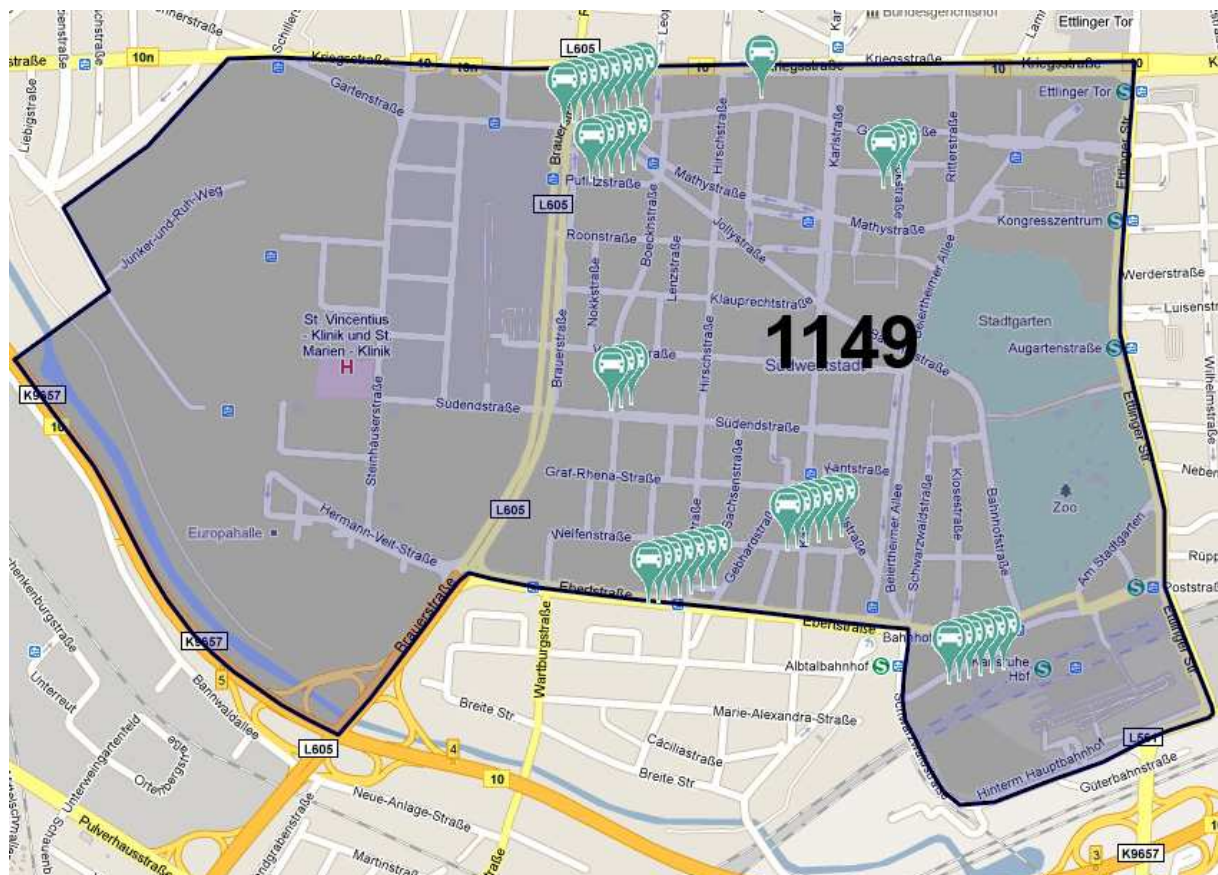
Neue Stellplätze für CarSharing-Stationen sind in den beiden beschriebenen Stadtteilen nur dort zu finden, wo im Zuge von Neubaumaßnahmen neue Tiefgaragen errichtet werden. Ohne Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind die Wachstumsmöglichkeiten in diesen Stadtteilen beschnitten, ohne dass die Nutzerpotenziale ausgeschöpft wären.

Karlsruhe Südweststadt

Relation Fahrtberechtigte zu Stellplatz in Karlsruhe Südweststadt 29 : 1

Relation Fahrtberechtigte zu Stellplatz in Karlsruhe Gesamtstadt 21,5 : 1

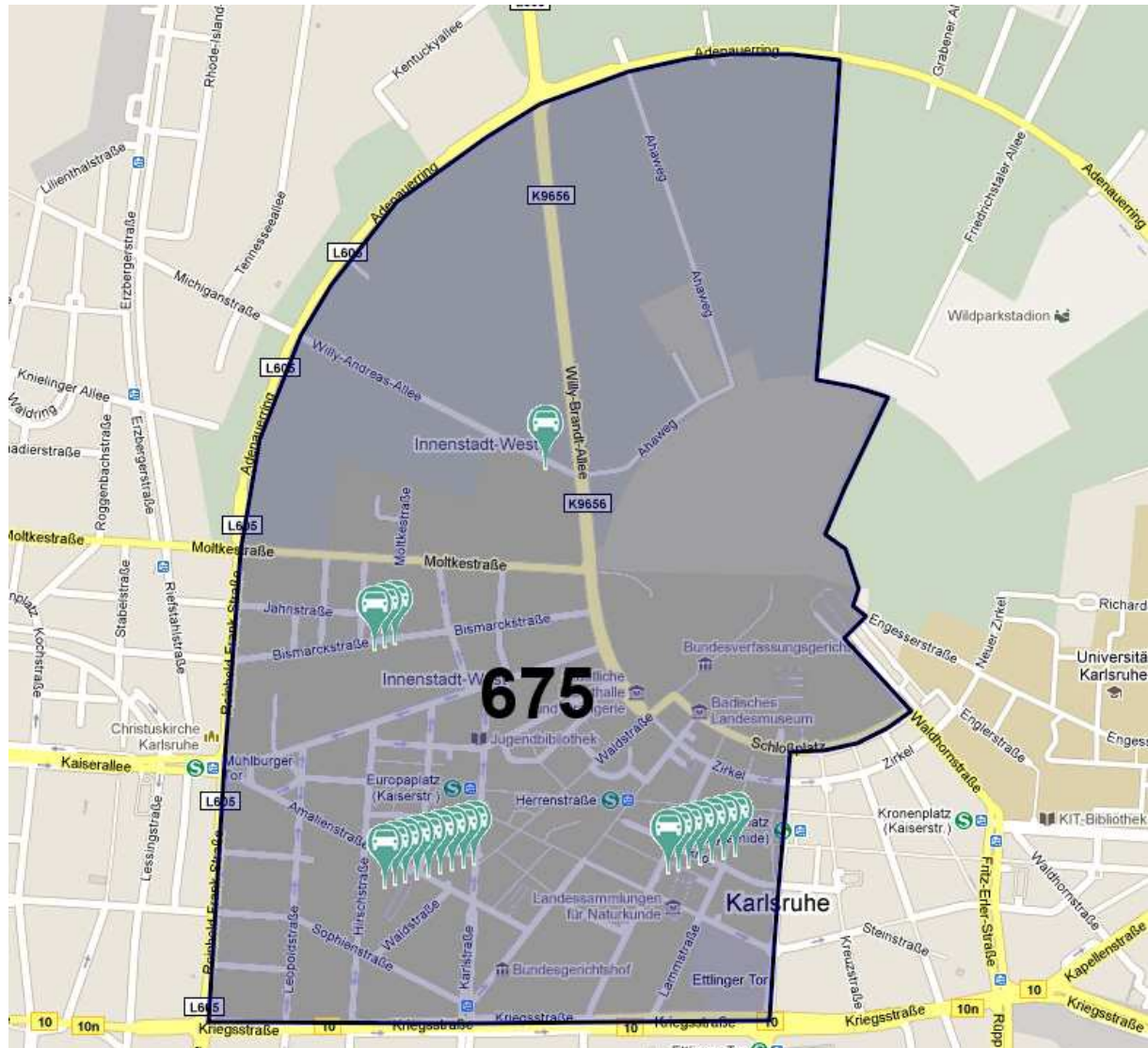
Die verfügbaren Stationen liegen vorwiegend am Rande der Kundenwohnorte, so dass relativ lange Fußwege nötig sind. Auch, um im Falle von Kapazitätsengpässen die weiteren Stationen außerhalb des Gebietes zu erreichen.



Karlsruhe Innenstadt-West

Relation Fahrtberechtigte zu Stellplatz in Karlsruhe Innenstadt-West 34 : 1

Relation Fahrtberechtigte zu Stellplatz in Karlsruhe Gesamtstadt 21,5 : 1



Beispiel Frankfurt am Main

Dieses Beispiel ist deshalb so aussagekräftig, weil zwei unterschiedliche CarSharing-Anbieter, die ein flächendeckendes Angebot im Stadtgebiet aufgebaut haben, dieselben Probleme in den innenstadtnahen Stadtteilen haben. Wir haben den Stadtteil Frankfurt-Nordend als Beispiel herausgesucht, da dort erkennbar ist, wie sich die mangelnde Stationsdichte zum Nachteil bei der Kundenwerbung auswirkt.

Stationsnetz des Anbieters Stadtmobil Rhein-Main im Nordend

Innerhalb des sehr ausgedehnten Postleitzahlgebietes 60316 und 60318 konnten vom Anbieter Stadtmobil Rhein-Main lediglich Flächen für 3 Stationen mit derzeit lediglich 10 Fahrzeugen angemietet werden. Außerhalb des Gebietes sind weitere 2 Stationen mit 3 Fahrzeugen erreichbar.

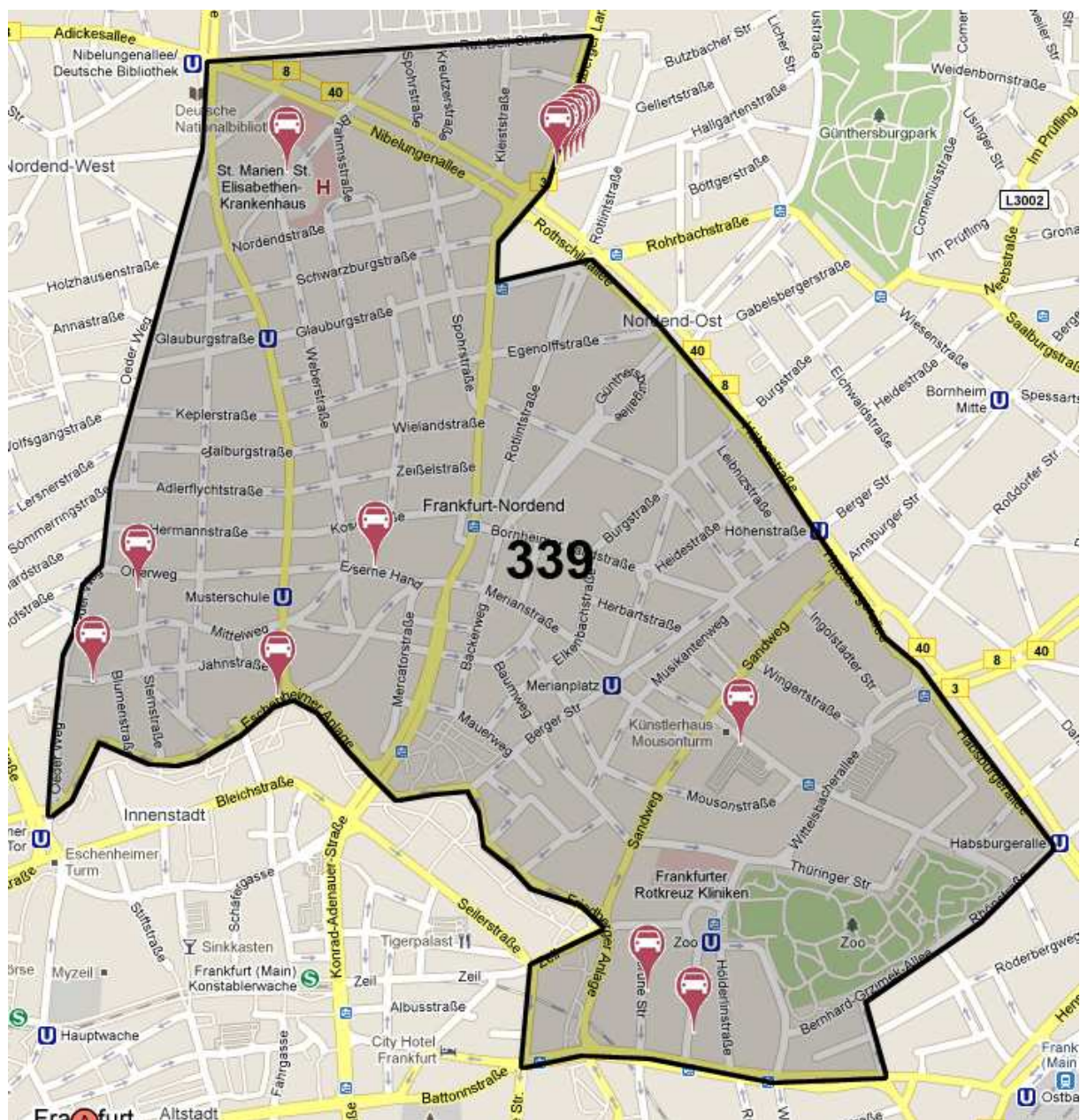
Damit kommen im beschriebenen Gebiet 32 aktive Nutzer pro Fahrzeug, während dieses Verhältnis im gesamten Stadtgebiet knapp 23 Nutzer pro Fahrzeug beträgt.



Dass sich diese Unterversorgung mit CarSharing-Stationen nachteilig auf die Kundenwerbung auswirkt, lässt sich an folgenden Vergleichswerten darstellen: Im beschriebenen, sehr urban strukturierten Gebiet kommen beim Anbieter Stadtmobil Rhein-Main lediglich knapp 5.500 Einwohner auf ein verfügbares CarSharing-Auto, während diese Zahl in anderen, ähnlich strukturierten „Szenestadtteile“ nur halb bis ein Drittel so hoch ist.

Stationsnetz des Anbieters book-n-drive im Nordend

Der zweite Anbieter book-n-drive GmbH verfügt im bezeichneten Gebiet über ein etwas höheres Stationsnetz (8 Stationen), die aufgrund des Flächenmangels jedoch nur jeweils mit einem Fahrzeug besetzt sind. Am nördlichen Rande ist eine weitere CarSharing-Station mit 5 Fahrzeugen gelegen.



Innerhalb des Gebietes kommen bei book-n-drive somit 42 Kunden auf ein CarSharing-Fahrzeug, während dieses Verhältnis im gesamten Stadtgebiet von Frankfurt 21 Kunden pro Fahrzeug beträgt.

Beide Anbieter zusammen können die CarSharing-Versorgung im Stadtteil Nordend aufgrund der misslichen Stationssituation nicht verbessern, da sich die Lagen der verfügbaren Stationen beider Anbieter nur geringfügig unterscheiden und beide gleichermaßen keine kundenorientierte Verteilung im Stadtteil sicherstellen können.

Auch wenn die Zahlen beider Anbieter zusammengenommen werden, lässt sich ableiten, dass die Kundenwerbung beider Anbieter zusammen im Stadtteil Nordend gegenüber anderen urbanen Stadtteilen um den Faktor zwei oder drei verschlechtert (behindert) ist.

Nur die Möglichkeit, CarSharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung zu stellen, könnte in diesem durch außerordentlich hohen Parkdruck gekennzeichneten Stadtteil Abhilfe schaffen.

Die Stadt Frankfurt hat mehrfach gegenüber den Anbietern und dem bcs signalisiert, dass sie eine bundesweite gesetzliche Regelung sofort umsetzen würde, jedoch mit heutigen gesetzlichen Grundlagen dazu keine Möglichkeit sieht.

Car-Sharing entlastet Städte und Klima – die Umweltwirkungen der CarSharing-Nutzung

In diesem Informationsblatt werden die unterschiedlichen Einzelwirkungen des Car-Sharing analytisch aufgegliedert und mit Untersuchungsergebnissen von wissenschaftlichen Studien und Kundenbefragungen in einigen Car-Sharing-Ländern belegt. In der Gesamtschau wird durch die Studienergebnisse eindrucksvoll verdeutlicht, dass die Mobilitätsdienstleistung einen nennenswerten Beitrag zur Verkehrs- und Umweltentlastung leistet. Im integrativen Zusammenwirken mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Bus und Bahn, Fahrrad und Zu-fußgehen) stellt Car-Sharing einen stadt- und umweltverträglichen Autobaustein dar, der von seinen Nutzern sehr gezielt und sparsam eingesetzt wird.

Car-Sharing-Fahrzeuge sind dem jewei- ligen Fahrtzweck angepasst

Im Car-Sharing werden kleinere und neuere Fahrzeuge eingesetzt, als sie durchschnittlich im privaten Haushalt zu finden sind. Dadurch werden weniger gesundheitsschädliche Schadstoffe freigesetzt und im Vergleich weniger Kraftstoff pro gefahrenem Kilometer verbraucht, was sich direkt in niedrigeren durchschnittlichen CO₂-Emissionen niederschlägt. Der Großteil der in den Car-Sharing-Flotten eingesetzten Fahrzeuge gehört zur Klasse der Kleinwagen und Minis. In Deutschland sind beispielsweise 70 % der Fahrzeuge in den Car-Sharing-Flotten dieser Fahrzeugklasse zuzurechnen. Diese Fuhrparkaufteilung entspricht den Bedürfnissen der Kunden und ihrer Fahrtzwecke und wird vom Car-Sharing-Anbieter durch nach Fahrzeuggröße gestaffelte Nutzungstarife unterstützt. Die meisten Fahrten werden alleine oder zu zweit im Umkreis des Wohnortes durchgeführt. Hierfür reicht ein niedrig motorisierter Kleinwagen in der Regel völlig aus. Für längere Fahrten, für Fahrten mit großem Gepäck oder mehreren Personen halten die Anbieter eine Auswahl größerer Fahrzeugmodelle bereit, die je nach Komfortbedürfnis und Fahrtzweck gezielt ausgewählt werden können. Der Kunde kann sich also durch seine Fahrzeugwahl aktiv daran beteiligen, Kraftstoff einzusparen und den CO₂-Ausstoß zu mindern. Beim Kauf eines Privat-Pkw wird jedoch nach anderen Kriterien entschieden. Hier bestimmen die jährliche Urlaubsfahrt oder die wenigen

Familienausflüge am Wochenende über die Fahrzeugauswahl. Im Resultat werden für die meisten Alltagsfahrten viel zu große spritfresende Fahrzeuge durch die Gegend bewegt.



Abb. 1: cambio Deutschland nimmt die ersten 50 von insgesamt 300 Ford Fiesta EONetic mit einem CO₂-Ausstoß von 98 g CO₂/km in Empfang (Quelle: Ford/cambio)

Car-Sharing-Fahrzeuge emittieren weni- ger Schadstoffe und verbrauchen weniger Kraftstoff

Car-Sharing-Fahrzeuge sind auch durchschnittlich jünger als die Privatwagenflotte. Dadurch werden die Erfolge der Autohersteller bei der Motorenentwicklung, der Kraftstoffeinsparung und bei den Emissionsstandards im Car-Sharing schneller in die Praxis umgesetzt, als dies bei privaten Pkw der Fall ist.

CS-Anbieter bzw. Land	Spez. CO ₂ -Ausstoss Car-Sharing-Flotte	Anzahl Fahrzeuge CS-Flotte	Spez. CO ₂ -Ausstoß nationale Pkw-Flotte	Minderverbrauch	Vergleichsjahr	Quelle
Mobility, Schweiz	151 g/km	2.200	183 g/km (nur Neuwagen)	17,5 % (gesamt 1.510 t im Jahr)	2008	Mobility 2009
diverse, Deutschland	148 g/km	1.042 (in Studie berücksichtigt)	176 g/km (nur Neuwagen)	16 %	2003	Knie, Canzler 2005
cambio, Deutschland	129 g/km	575	165 g/km (nur Neuwagen)	21,2 %	2009	cambio Journal 19/2009; Statistisches Bundesamt 2009
cambio Belgien, Belgien	117 g/km (Flandern) 120 g/km (Brüssel) 122 g/km Wallonien	248	155 g/km (nur Neuwagen)	21,3 % - 24,5 %	2008	Auskunft per Email, Taxistop
4 Anbieter, Italien	127 g/km	236			2008	momo Befragung
diverse, Großbritannien	110 g/km		171 g/km (angenommener Verbrauch der ersetzten Privat-Pkw, 6 Jahre alt)	36 %	2007 bzw. 2001	Carplus 2007

Tab. 1: Vergleich der spezifischen CO₂-Emissionen unterschiedlicher Car-Sharing-Flotten mit den nationalen privat-Pkw-Flotten

Im Ergebnis werden mit jedem gefahrenen Kilometer im Car-Sharing-Fahrzeug weniger gesundheitsschädliche Schadstoffe in die Luft geblasen und weniger Kraftstoff verbraucht. Die Tabelle 1 zeigt die Unterschiede zwischen den spezifischen CO₂-Emissionen einiger Car-Sharing-Fuhrparks im Vergleich zu den nationalen Pkw-Flotten (Neufahrzeuge oder Bestandsfahrzeuge) auf. Der Unterschied von ca. 20 % durch die Car-Sharing-Fahrzeuge kommt unmittelbar der Gesundheit der Menschen in den Ballungsräumen und dem globalen Klima zugute. Bei dem Emissionsvergleich in der Tabelle 1 ist zu beachten, dass wegen fehlender Daten häufig Neufahrzeuge der Privat-Pkw mit der gesamten Car-Sharing-Flotte verglichen werden. Ein Ver-

gleich nur zwischen Neufahrzeugen würde die Unterschiede noch klarer herausstellen.

Besondere Antriebsarten im Fuhrpark

Nur vereinzelt werden bisher Fahrzeuge mit besonders schadstoffarmen oder klimaschonenden Antrieben in den Car-Sharing-Fuhrparks eingesetzt. Wo besondere Antriebe zum Einsatz kommen, sind dies im Wesentlichen CNG-Antriebe – hier sind einige italienische Car-Sharing-Anbieter Vorreiter – oder Hybrid-Fahrzeuge. Dadurch wird insbesondere im Stadtverkehr die Umwelt zusätzlich entlastet.

Elektrofahrzeuge wären von ihrem Emissionsverhalten und ihrer Batteriereichweite eigentlich sehr gut für den Einsatz im Car-Sharing geeig-

net. Jedoch sind sie noch selten im Car-Sharing-Betrieb zu finden. Eine Ausnahme bildet hier der Car-Sharing-Anbieter im französischen La Rochelle. Diese Stadt ist seit langem dafür bekannt, dass hier Elektromobilität von der Stadtverwaltung besonders gefördert wird. 1999 wurden im Rahmen des europäischen Projektes LISELEC Elektrofahrzeuge im Car-Sharing eingeführt.

Als Gründe dafür, dass alternative Antriebe im Car-Sharing bisher nicht häufiger eingesetzt werden, sind zu nennen:

- Die zum Teil wesentlich höheren Anschaffungskosten von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben lassen sich in der kurzen Laufzeit der Fahrzeuge im Car-Sharing-Betrieb mit den dort vorherrschenden relativ niedrigen Tarifen nur schwer erwirtschaften.
- Die knappen Betriebsressourcen der Car-Sharing-Anbieter lassen es ohne finanzielle Projektmittel nicht zu, noch nicht vollständig ausgereifte Fahrzeugkonzepte im Praxisversuch auszuprobieren und dabei die finanziellen und Verfügbarkeitsrisiken für die Autohersteller zu übernehmen.
- Von wenig geübten Car-Sharing-Kunden könnten alternative Antriebe als Nutzungshindernis angesehen werden, da sie Angst davor haben könnten, dass ihnen Bedienungsfehler (zum Beispiel beim Tanken bzw. Aufladen) in Rechnung gestellt werden könnten. Dieses Hemmnis wird auch dann wirksam, wenn es nur in der Vorstellung der Kunden und weniger real auftritt.
- Speziell beim Einsatz von Elektrofahrzeugen wäre im Praxisversuch zu klären, wie die Ladeintervalle zwischen den Nutzungen so handhaben sind, dass pro Tag eine möglichst hohe Auslastung erreicht wird. Zwar fährt der durchschnittliche Privatnutzer nur etwa 25 bis 40 Kilometer pro Nutzung. Damit könnten im statistischen Durchschnitt mindestens drei Nutzer hintereinander das Elektroauto reservieren, ohne dass Zeitreserven für das Laden an der Steckdose eingerechnet werden müssen. Jedoch muss auch gewährleistet werden, dass ein Nutzer, der 100 oder 120 Kilometer weit fährt, nicht unterwegs mit einer leeren Batterie liegen bleibt.

Jedes Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt mindestens vier bis acht Privatwagen

In Kundenbefragungen wird immer wieder festgestellt, dass Car-Sharing-Teilnehmer im Vergleich zu sonstigen Privathaushalten unterdurchschnittlich wenige Privat-Pkw pro Haushalt besitzen. Zwar gibt es auch einen Anteil von Haushalten, die bereits seit längerem über kein eigenes Auto verfügen haben, jedoch überwiegen diejenigen Haushalte unter den Car-Sharing-Kunden, die mit dem Car-Sharing-Beitritt oder unmittelbar vorher oder nachher ein eigenes Auto abgeschafft haben bzw. einen fest geplanten Autokauf wegen der Car-Sharing-Teilnahme verwarfen. Dies muss nicht in jedem Fall der einzige Privatwagen des Haushalts sein, davon kann auch der Zweit- oder Drittwagen des Haushalts betroffen sein. Tabelle 2 stellt einige Untersuchungsergebnisse vor.

Entlastung von Parkdruck – kommt allen Verkehrsteilnehmern zugute

Auch wenn die in Tab. 2 aufgelisteten Untersuchungen nicht den wissenschaftlichen Beweis führen, dass die Car-Sharing-Teilnahme tatsächlich der ursächliche Auslöser für die „Autodiät“ ist, kann als Fakt festgestellt werden, dass Car-Sharing-Haushalte im statistischen Durchschnitt über weniger eigene Autos verfügen als vergleichbare Bevölkerungsgruppen.

Als Verallgemeinerung aus den Kundenbefragungen kann gelten, dass jedes neu angeschaffte, normal ausgelastete Car-Sharing-Fahrzeug im statistischen Durchschnitt mindestens vier bis acht Privatwagen ersetzt, im Einzelfall auch mehr.

Die Reduzierung des Autobesitzes durch Car-Sharing führt zur Entlastung von Parkdruck in denjenigen Stadtvierteln, in denen besonders viele Car-Sharing-Kunden leben. Das verkehrs-entlastende Verhalten der Car-Sharing-Teilnehmer kommt also allen Verkehrsteilnehmern zugute, in erster Linie den weiter auf das private Auto angewiesene Nachbarn.

Umgerechnet auf den Flächenbedarf der benötigten Parkplätze entsprechen vier bis acht eingesparte Privatautos für jedes Car-Sharing-Fahrzeug einer freiwerdenden Fläche von 36 bis 84 Quadratmetern öffentlichem Straßenraum. Wenn noch einbezogen wird, dass jedes im Straßenverkehr angemeldete Auto am Tag weitere Parkplätze an anderen Stellen benötigt,

CS-Anbieter bzw. Gebiet	Anteil CS-Kunden, die (mindestens) ein Auto abgeschafft haben	Anteil CS-Kunden, die geplanten Autokauf nicht getätigt haben	Jedes Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt ... Privat-Pkw	Untersuchungs-jahr	Quelle
4 bzw. 5 Anbieter in Großbritannien				2008	Myers, Cairns (TRL) 2009
Bestandskunden	40,3 %	25,8 %	14		
Neukunden	37,9 %	24,2 %	9		
Kunden von zwei CS-Stationen mobil. punkt in Bremen, Deutschland				2005	Freie Hanse-stadt Bremen 2005
Privatkunden	30 %	55 %	9		
Geschäftskunden	21 %	67 %			
diverse Anbieter, Deutschland	16 %	33 %		2003	Maertins 2006; Knie, Canzler 2005
Mobility, Schweiz	26,3 % (private Motor-fahrzeuge in 520 Haushalten 5,3 % (Geschäftsfahr-zeuge bei 142 gewerblichen CS-Kunden)			2005	Bundesamt für Energie 2006

Tab. 2: Befragungsergebnisse zum Autobesitz in Haushalten von Car-Sharing-Kunden

erhöht sich der Platzgewinn pro Car-Sharing-Auto sogar noch.

Die eingesparten Privatwagen tragen nicht nur zur Flächenentlastung in den Städten bei. Es werden auch weniger Rohstoffe und Energie verbraucht, wenn sie gar nicht erst gebaut werden. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer eines Pkw wird circa ein Fünftel der Emissionen und Klimabelastung im Produktionsprozess der Neuwagen verursacht, also bevor sie einen einzigen Kilometer gefahren sind.

Car-Sharing schafft Potenziale für bessere Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung

Das Problem der oben aufgezeigten positiven Flächenbilanz durch Car-Sharing ist, dass die theoretisch freierwerdenden Flächen nur selten tatsächlich im Straßenraum sichtbar werden.

Sie werden in den dicht bebauten Stadtquartieren sofort wieder von der zunehmenden Motorisierung anderer Bewohner oder den dort arbeitenden Einpendlern und Besuchern besetzt, die sich freuen, wenn sie einmal weniger auf der Suche nach einem freien Parkplatz um den Häuserblock fahren müssen. Verminderter Parkdruck, der sich noch dazu nur langsam mit jedem neu hinzukommenden Car-Sharing-Teilnehmer einstellt, ist nicht unmittelbar mit den menschlichen Sinnesorganen messbar und wird nur von erfahrenen Beobachtern wahrgenommen.

Theoretisch könnten die durch Car-Sharing freierwerdenden Flächen anderen stadtverträglichen Nutzungen zugeführt werden. Sie könnten beispielsweise nicht motorisierten Verkehrsteilneh-

mern (Radfahrer, Fußgänger) als zusätzlicher Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden. Die kommunale Planung könnte diese Flächen aber auch zur Umgestaltung von Plätzen und Straßenräumen nutzen und damit die Aufenthaltsqualität in den Stadtteilen erhöhen.

Ein schönes Beispiel, wie sich die bewusste Entscheidung, kein eigenes Auto zu besitzen und automobiler Fahrbedürfnisse mit dem Car-Sharing abzudecken, als tatsächliche Flächenentlastung manifestiert, ist im Freiburger Neubaustadtteil Vauban zu erleben. Dort können autofreie Haushalte ihre Nachweispflicht für einen eigenen Stellplatz pro neu gebauter Wohnung mit dem Kauf eines Grundstücksanteils abdecken. Während autobesitzende Haushalte einen Stellplatz in einer zentralen Quartiersgarage kaufen mussten, wurde auf dem Grundstück der autofreien Haushalte eine Grün- und Spielfläche eingerichtet, die von allen Bewohnern des Stadtteils genutzt wird.

Pkw wird als nicht beeinflussbar angesehen. Das führt dann zur Einstellung: „Der Wagen ist sowieso bezahlt, also muss er jetzt auch so oft wie möglich genutzt werden“. Eine solche Einstellung blendet die spezifischen Stärken anderer Verkehrsmittel für bestimmte Wege und zu bestimmten Zeiten aus und verhindert so eine belastungsoptimierte multimodale Verkehrsmittelnutzung.

Die Kostenstruktur des Car-Sharing ist das genaue Gegenteil davon, weswegen es sich gut in das verkehrsentlastende System des Umweltverbundes einfügt: Im Car-Sharing fallen bis auf geringe Monatsentgelte fast alle Kosten bei der Nutzung des Car-Sharing-Fahrzeuges an. Die Nutzungstarife sind in der Regel in einen Kilometertarif und einen Zeittarif differenziert, die für jede einzelne Fahrt mit der Monatsrechnung transparent ausgewiesen werden. Diese Kostentransparenz führt dazu, dass keine unnötigen Kilometer mit dem Auto gefahren werden und die Fahrzeuge auch nicht unproduktiv vom Nutzer blockiert werden. Car-Sharing-Fahrzeuge werden also wesentlich effizienter eingesetzt als Privatwagen oder auch die Fahrzeuge von Autovermietungen.

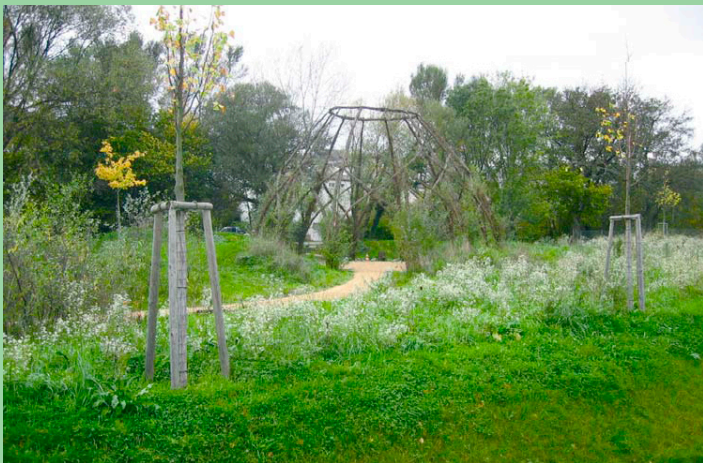


Abb. 2: Neubaustadtteil Freiburg-Vauban: Auf dieser Fläche weisen autofreie Haushalte, die zum überwiegenden Teil ihre automobilen Bedürfnisse mit Car-Sharing abdecken, ihren gesetzlich geforderten Stellplatz nach – der jedoch nicht benötigt wird und als Grün- und Spielfläche allen zugute kommt (Quelle: Willi Loose)

Kostentransparenz vermindert Fahrleistungen

Die hohen Anschaffungskosten eines privaten Pkw bilden eine große, rational nachvollziehbare Barriere, die die Bereitschaft der Autofahrer zu einer wegespezifisch angepassten Verkehrsmittelnutzung stark vermindert. Der mit den Anschaffungskosten verbundene monatliche Wertverlust eines neuen oder neuwertigen

Car-Sharing verändert Verkehrsverhalten

Die Car-Sharing-Anbieter gehen jedoch noch einen Schritt weiter, damit Car-Sharing nicht bloß ein weiteres automobiles Angebot darstellt, sondern aktiv zur Verkehrs- und Umweltentlastung beiträgt.

Die Mobilitätsdienstleistung Car-Sharing ist europaweit als integrierte Dienstleistung angelegt, welche die Zusammenarbeit mit den Verkehrsträgern des sogenannten Umweltverbundes, also mit den Betreibern von Bussen und Bahnen, dem Fahrradverkehr und dem Zufußgehen, sucht. Dies zeigt sich zum Beispiel darin, dass viele Car-Sharing-Betreiber gemeinsame Tarifangebote mit den ÖPNV-Unternehmen auflegen und ÖPNV-Stammkunden Vorzugskonditionen im Car-Sharing anbieten. Dies wird im momo fact sheet Nr. 1 an einigen Beispielen ausführlicher dargestellt.

Die Tarifstrukturen des Car-Sharing sind in der Regel so zugeschnitten, dass die Car-Sharing-Nutzung im Vergleich zu einem neuwertigen Privatwagen kostenmäßig günstiger ist, wenn der Nutzer weniger als 10.000 bis 12.000 Kilometer im Jahr mit dem Auto fährt. Das gilt jedoch nur,



Abb. 3: Car-Sharing, der integrierte Autobaukasten im Umweltverbund (Quellen: pixelio.de/Danny König, Felene, Peter Herlitze; bcs)

sofern man nicht jeden Tag ein Auto benötigt. Dies unterstützt bei vielen Privatkunden des Car-Sharing ein Verkehrsverhalten, bei dem die Car-Sharing-Nutzung im Alltagsverkehr mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kombiniert wird.

Die Kostentransparenz des Car-Sharing und die bewusst so gestalteten Tarifstrukturen bewirken, dass sich die Car-Sharing-Teilnehmer für jede einzelne Fahrt überlegen, welches das günstigste Verkehrsmittel für die kommende Fahrt und das nächste Ziel ist. Hierdurch kommen die jeweiligen Stärken der einzelnen verfügbaren Verkehrsmittel zur Geltung. Für die meisten Car-Sharing-Teilnehmer steht die Autofahrt mit dem Car-Sharing-Fahrzeug nicht im Vordergrund ihrer Verkehrsmittelwahl, sofern Alternativen (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Zufußgehen) zur Verfügung stehen. Anders als das private Auto richtet Car-Sharing also den Blick ebenso auf die anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes und beeinflusst so das Verkehrsverhalten in eine positive Richtung.

In einigen Untersuchungen konnte dies als allmähliche Verhaltensänderung bei den Car-Sharing-Kunden nachgewiesen werden. So können Gruppen von Car-Sharing-Kunden identifiziert

werden, die im ersten Jahr ihrer Car-Sharing-Teilnahme wesentlich häufiger mit dem Car-Sharing-Auto fahren. Im Laufe der Zeit lernen sie jedoch die Stärken der anderen Verkehrsmittel kennen und schätzen, unterstützt durch die transparente Ausweisung der Kosten für jede einzelne Car-Sharing-Fahrt. Die Car-Sharing-Nutzung dieser Kundengruppe pendelt sich allmählich auf einem niedrigeren Niveau ein. Dieser mehrfach nachgewiesene verkehrs- und umweltentlastende Effekt wird als „Lernkurve der Car-Sharing-Teilnahme“ bezeichnet.

Andere Verkehrsteilnehmer, die bereits zuvor nur selten Autos nutzten, sehen Car-Sharing als Mobilitätsversicherung an. Sie stützt ein weitgehend umweltfreundliches Verkehrsverhalten und sorgt dafür, dass ein Leben ohne eigenes Auto nicht als Einschränkung von Mobilitätschancen empfunden wird.

Car-Sharing vermindert CO₂-Belastung im Verkehr

Das im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern deutlich stärker auf den Umweltverbund setzende Verkehrsverhalten der Car-Sharing-Kunden trägt zur Umwelt- und Verkehrs-

lastung bei. In der Schweiz wurde in einer Evaluationsstudie bilanziert, wie sich dieses Verkehrsverhalten in Bezug auf die CO₂-Verkehrsbelastung auswirkt.

In der Untersuchung wurden Car-Sharing-Kunden ihre letzten drei Car-Sharing-Fahrten vorgelegt und gefragt, wie sie diese Bedürfnisse bewältigt hätten, wenn es kein Car-Sharing gegeben hätte. Dieser Untersuchungsansatz hat den Vorteil, dass er sehr nahe an der Erfahrungswelt der Befragten ansetzt und auch das Erinnerungsvermögen nicht überstrapaziert. Die Befragten erläuterten, dass sie beispielsweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Taxi statt mit Car-Sharing-Autos gefahren wären. Andere Wege wären ohne Car-Sharing ganz gestrichen worden. Ein Teil der Befragten antwortete jedoch, dass sie sich dann (wieder) ein eigenes Auto zugelegt hätten. In einem anspruchsvollen Umrechnungsprozess wurde das Entlastungspotenzial des heutigen Car-Sharing (in der Schweiz) berechnet.

Im Ergebnis emittiert jeder aktive Schweizer Car-Sharing-Nutzer jährlich 290 kg CO₂ weniger, weil er am Car-Sharing teilnimmt, als in einem Verkehrssystem ohne Car-Sharing. „Aktiver“ Car-Sharing-Nutzer bedeutet, dass er mindestens einmal im Untersuchungsjahr ein Car-Sharing-Auto genutzt hat.

Freiwillige Maßnahme: CO₂-Kompensation durch Anbieter oder Nutzer

Einige wenige Car-Sharing-Anbieter und deren Kunden gehen noch einen Schritt weiter. Sie kompensieren die im Car-Sharing ausgestoßenen CO₂-Emissionen, indem sie in Klimaschutzprojekte investieren, die den Anstieg der CO₂-Konzentration in der Atmosphäre bremsen helfen.

Der Schweizer Car-Sharing-Anbieter Mobility kompensiert zum einen den CO₂-Ausstoß seiner eigenen Betriebsfahrten, zum anderen bietet er

seinen Kunden die freiwillige CO₂-Kompensation an. Die kompensierten Fahrleistungen werden mit 2 Schweizer Rappen (entspricht 1,3 Cent) pro Kilometer an die Stiftung myclimate überwiesen, die damit zertifizierte Klimaprojekte in der Schweiz und in Ländern der Dritten Welt finanziert. 2008 wurden für 22,3 % der Fahrleistungen freiwillige CO₂-Kompensationszahlungen getätigt. Insgesamt 1.590 t CO₂, die von Car-Sharing-Fahrzeugen ausgestoßen wurden, konnten mit 202.000 Schweizer Franken (entspricht ca. 133.000 Euro) kompensiert werden. Der deutsche Car-Sharing-Anbieter einfach mobil GmbH, der Car-Sharing in Marburg, Gießen und Kassel betreibt, fährt seit August 2007 mit seiner gesamten Car-Sharing-Flotte CO₂-neutral. Hier wird die Entscheidung jedoch nicht dem einzelnen Kunden überlassen, die Kompensation ist bereits im Car-Sharing-Tarif enthalten.

Car-Sharing kommt dem Wohle der Allgemeinheit zugute

Wir haben in diesem Informationsblatt die unterschiedlichen Einzelwirkungen des Car-Sharing analytisch aufgegliedert und mit den oben aufgeführten Untersuchungsergebnissen von wissenschaftlichen Studien und Kundenbefragungen in einigen Car-Sharing-Ländern belegt. Die Gesamtschau der Studienergebnisse verdeutlicht eindrucksvoll, dass die Mobilitätsdienstleistung einen nennenswerten Beitrag zur Verkehrs- und Umweltentlastung leistet. Im integrativen Zusammenwirken mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Bus und Bahn, Fahrrad und Zufußgehen) stellt Car-Sharing einen stadt- und umweltverträglichen Autobaukasten dar, der von seinen Nutzern sehr gezielt und sparsam eingesetzt wird.

Um es knapp zusammenzufassen: Car-Sharing trägt in einem zukunftsfähigen Verkehrssystem zum Wohle der Allgemeinheit bei.

Weiterführende Informationen:

Bundesamt für Energie (Hrsg.): Evaluation Car-Sharing. Schlussbericht. Autoren: Ueli Haefeli, Daniel Matti (beide Interface, Luzern), Christoph Schreyer, Markus Maibach (beide INFRAS, Zürich). Bern, September 2006

Carplus: Monitoring Car Clubs. First Carplus Car Club Annual Members Survey Report. Leeds, 2007

Knie, Andreas; Canzler, Weert: Die intermodalen Dienste der Bahn: Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen. Gemeinsamer Schlussbericht von DB Rent und WZB. Verbundprojekt Intermodi – Sicherung der Anschluss- und Zugangsmobilität durch neue Angebotsbausteine im Rahmen der „Forschungsinitiative Schiene“. Berlin, 2005

Maertins, Christian: Die intermodalen Dienste der Bahn: Mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen. Discussion Paper SP III 2006-101, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin, 2006

Mobility Genossenschaft: Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2008. Luzern, 2009

Myers, Dani; Cairns, Sally: Carplus annual survey of car clubs 2008/09. Published Project Report PPR399. Wokingham, 2009

Freie Hansestadt Bremen: Ergebnisse des Bremer Modellprojekts „Mobilpunkt“. Ansätze für Car-Sharing im öffentlichen Raum. Bremen, 2005

Verfasser

Willi Loose
Bundesverband CarSharing e.V.
Hausmannstr. 9-10
30159 Hannover

willi.loose@carsharing.de
www.carsharing.de




momo Projektkoordination

Der Senator für Umwelt,
Bau, Verkehr und Europa  Freie
Hansestadt
Bremen

Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

Michael Glotz-Richter & Michael Frömming
Ansgaritorstr. 2
28195 Bremen
Tel.: +49 (0) 421 361 174 85,
Fax: +49 (0) 421 496 174 85
momo@umwelt.bremen.de
www.momo-cs.eu

Belgien

 **Bond Beter Leefmilieu**
www.bondbeterleefmilieu.be

 **Taxistop**
www.taxistop.be

 **International Association
for Public Transport**
www.uitp.org

Griechenland

 **Center for Renewable Energy Sources**
www.cres.gr


Tschechische Republik

 **Institute for Environmental Policy**
http://ekopolitika.cz

Finnland

 **Motiva**
www.motiva.fi

Deutschland

Der Senator für Umwelt,
Bau, Verkehr und Europa  Freie
Hansestadt
Bremen **Der Senator für Umwelt,
Bau, Verkehr und Europa**
http://bauumwelt.bremen.de

 **Cambio Mobilitäts-
service GmbH**
www.cambio-carsharing.de


 **Bundesverband CarSharing e.V.**
www.carsharing.de

Irland

 **Mendes GoCar Ltd. & GoCar CarSharing**
www.mendes.ie, www.gocar.ie

Italien

 **Italian Ministry of Environment,
Land and Sea (IME)**
www.minambiente.it

 **Italian Board for New Technologies
Energy and Environment (ENEA)**
www.enea.it

Spanien

 **FUNDACIÓ
MOBILITAT Foundation Sustainable
and Safety Mobility**
www.fundaciomobilitatsostenible.org

IEE Disclaimer:

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieses fact sheets liegt bei den Autoren. Der Beitrag gibt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Gemeinschaften wieder. Die Europäische Kommission übernimmt keine Verantwortung für jegliche Verwendung der darin enthaltenen Informationen.

Gefördert durch:

Intelligent Energy  Europe

Stellungnahme der DB Rent GmbH

**zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des
Deutschen Bundestages am 1.12.2010**

**zu den Anträgen der Fraktion der SPD
„Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen ermöglichen“**

**und der Fraktion von Bündnis 90/Die GRÜNEN
„Schaffung von Rechtssicherheit für Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeug-
Stellplätze“**

**Die DB Rent GmbH unterstützt die Anträge der Fraktionen der SPD und von Bündnis
90/Die GRÜNEN zur rechtlichen Absicherung der Schaffung einer Stellplatzprivilegierung
für Carsharing- Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland.**

Begründung:

1. Herausforderung allgemein

Nachhaltige Klimastrategien und die starke Abhängigkeit vom Erdöl erzwingen einen grundlegenden Wechsel von fossilen zu post-fossilen Energieträgern. Hoher Flächenverbrauch, lokale und globale Emissionen und verlärmte Straßen setzen dem Zuwachs der Automobilflotten in Ballungsräumen zunehmend Grenzen. Weltweit wird an neuen und nachhaltig wirksamen Mobilitätskonzepten für Ballungsräume gearbeitet, mit denen eine deutliche Änderung unserer Mobilitätsstile zu erwarten ist. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bis 2050 über 50% aller Menschen in Ballungsgebieten wohnen werden, ist eine zentrale Herausforderung, die Etablierung einer nachhaltigen Strategie für die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zu gestalten. Hierbei spielen „Sharing-Konzepte“ eine bedeutende Rolle.

Städte stehen vor großen Herausforderungen, die Verkehrsformen einer wachsenden Zahl von Menschen mit ausdifferenzierten Lebensstilen und zunehmend komplexen Wertschöpfungsketten vor dem Hintergrund deutlich teurer Ressourcen zu managen. Dabei muss ein Kompromiss geschlossen werden, der einerseits ein leistungsfähiges Netz im Fern-

und Nahverkehr (Bahn, Bus) – das Rückgrat der Verkehrserschließung – mit Angeboten und Möglichkeiten von Individualverkehrsmitteln kombiniert. Man kann weder verlangen, dass aus Effizienzgründen alle Stadtbewohner mit U- oder S- Bahnen fahren, noch erwarten, dass man weiterhin bequem mit dem exklusiven, benzin- und dieselgetriebenen Privatwagen in der Stadt unterwegs sein kann. Klima- und umweltgerechte Angebote, die gleichzeitig sozial gerecht und auch praktisch sind, werden sicherlich nur als gut vernetzte, intermodale Landschaften funktionieren, die ein Optimum an Lösungen darstellen, bei denen alle „Modes“ ohne Aufwand, ohne Nachdenken, situationsangepasst kombiniert werden können.

Die bislang getrennten Welten des „Privaten“ und des „Öffentlichen“ lösen sich dabei langsam auf, ohne an Attraktivität und Leistungsfähigkeit zu verlieren. Das Angebot muss so gestrickt werden, dass sich der Nutzer ein für ihn zutreffendes und passendes öffentliches Verkehrsmittel (Bahn, Bus, kollektiv nutzbare Autos oder Fahrräder) aussucht oder einfach bei kurzen Wegen zu Fuß geht. Bezahlt wird elektronisch am Monatsende. Die vorhandene Infrastruktur kann so viel effizienter genutzt werden.

2. Die Strategie der Deutschen Bahn und DB Rent

Die Deutsche Bahn AG ist ein weltweit agierendes Mobilitäts-, Infrastruktur- und Logistikdienstleistungsunternehmen und verfügt seit mehr als 100 Jahren über Erfahrungen im flächendeckenden, schienen- und straßengebundenen Betrieb von Fahrzeugen aller Antriebsklassen. Die Deutsche Bahn setzt dabei konsequent auf umweltfreundliche Transportdienstleistungen. Bis zum Jahr 2020 wird der Anteil an erneuerbaren Energien am bahneigenen Strom-Mix weit über 30 Prozent erreichen. Bereits heute bietet die Bahn CO₂ freie Reiseketten sowohl im Personen- als auch Güterverkehr an. Ziel ist es den Anteil der CO₂ freien Reisen bis auf 100 % zu erhöhen.

Die Schienen- und Busverkehrsangebote der Bahn werden durch innovative Mobilitätsdienstleistungen an Bahnhöfen und in Ballungsräumen ergänzt. Neben dem klassischen Carsharing (DB Carsharing und Flinkster) gehören hierzu auch Fahrradverleihsysteme, wie das von der Deutschen Bahn betriebene Call a Bike, StadtRAD Hamburg und StadtRAD Berlin dazu. Die Deutsche Bahn AG verbindet mit den „Touch & Travel“ Diensten die intermodalen Verkehrsangebote zu einer integrierten Verkehrsdienstleistung.

Carsharing Angebote spielen in dieser Strategie eine zentrale Rolle. Bereits seit 10 Jahren betreibt die DB Rent, als Tochterunternehmen der Bahn, mit der Marke DB Carharing bzw. Flinkster die größte deutsche Carsharing- Plattform mit ca. 800 Carsharing-Stationen in Deutschland mit rund 140.000 intern und extern registrierten Nutzer. DB Rent organisiert auf dieser Technologieplattform auch Fahrzeugflottenprogramme einer Reihe von Großkunden wie Airbus, Bilfinger & Berger, Bayer, European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), Stadt Magdeburg oder Valeo sowie bahneigner Unternehmen wie DB Netz, DB Projektbau und DB Service. Insgesamt werden mehr als 2.500 Fahrzeuge im betriebsinternen Carsharing bereits eingesetzt, mit dem Ziel, die Gesamtzahl der Autos zu reduzieren, die Fahrten zu optimieren, den Kraftstoffverbrauch zu senken und die Fahrzeuge einem Mehrfachnutzen zuzuführen. Hierzu gehört auch die schrittweise Integration der heute ausschließlich gewerblich genutzten Fahrzeuge in das öffentliche Carsharing, damit private Kunden auf die bestehenden Fahrzeuge zugreifen können. Dadurch werden die Innenstädte langfristig im motorisierten Individualverkehr entlastet und der CO₂ Ausstoß verringert.

Die bereits aus der Schweiz bekannten Ergebnisse verkehrswissenschaftlicher Studien zum Verhalten von Carsharing Kunden kann dabei auch von der DB AG bestätigt werden. Die Nutzung von modernen „Sharing“ Konzepten erhöht die Akzeptanz und auch die Nutzungsfrequenz im klassischen öffentlichen Verkehr. Mehr als 50 Prozent dieser Kundengruppe verfügt über eine BahnCard und / oder ein ÖV Abo, die Zahl der Fernverkehrsfahrten auf der Schiene ist mehr als 10 mal so hoch wie die der Vergleichsgruppe der Privat-PKW Nutzern.

Mit der Teilnahme an bundesweiten Modellvorhaben zum Thema „eMobilität“ in den Regionen Berlin, Hamburg, Rhein-Main, Aachen, dem Harz sowie mit dem Projekt Pedelec in Stuttgart gewinnt die DB AG darüber hinaus wertvolle Erkenntnisse über den operativen Betrieb sowie auch das Kundenverhalten mit dem Betrieb elektrischer Straßenfahrzeuge, die in die Entwicklung marktreifer eMobility- Produkte einfließen. Bereits heute hat DB Rent ca. 50 Elektrofahrzeuge im Einsatz und verfügt damit über die größte Flotte in Deutschland. Diese Flotte wird kontinuierlich auch in 2011 und 2012 erweitert. Sämtliche Fahrzeuge sind im privaten Carsharing verfügbar. Damit setzt die Deutsche Bahn und DB Rent eine im ersten Zwischenbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) genannte Forderung um, das elektrische Fahrzeuge im ersten Einführungsschritt mehrheitlich im Rahmen von Flottenprogrammen zu etablieren sind. DD Rent setzt dazu alle in Deutschland aktuell verfügbaren Toyota Plug-In Hybrids ein, einer Fahrzeuggattung, der bei der Elektrifizierung von Fahrzeugflotten eine besondere Bedeutung beigemessen wird.

Die bisher vorliegenden Erfahrungen zeigen dabei eindeutig, dass elektrische Fahrzeuge nur dann einen sinnvollen Beitrag liefern können, wenn dieser Fahrzeuge sinnvoll in intermodale Verkehrsangebote integriert werden und damit auch einen Beitrag zur Verbreitung der Erneuerbaren Energien liefern können. Hierzu ist es aber zwingend notwendig, dass an allen Stellplätzen der Fahrzeuge auch entsprechende Ladeinfrastruktur verfügbar ist. Ohne eine Ausweisung öffentlicher Flächen mit entsprechenden Lademöglichkeiten wird die Popularisierung der eMobilität in dieser ersten Phase der Markteinführung nicht gelingen können. Die verfügbaren privaten sowie semiprivaten Flächen reichen hierfür nicht aus.

3. Die Achillesferse: Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Angebote

Um nachhaltige Produkte zu entwickeln, die auch für die Nutzer attraktiv sind, muss der Zugang zu allen Fahrzeugen einfach und bequem sein. Nur auf diese Weise können die notwendigen zusätzlichen Kundengruppen gewonnen werden. Seit der Etablierung des Angebotes DB Carsharing hat die DB AG intensiv Stellflächen für die privaten Nutzungen akquiriert; hierbei wurden bislang mehrheitlich bahneigene sowie private Flächen unter Vertrag genommen. Zurzeit verfügt die DB AG direkt bzw. indirekt über mehr als 2.800 Flächen. Diese Zahl stagniert aber seit mehr als drei Jahren. Ohne eine Ausweitung in den öffentlichen Verkehrsraum kann die DB AG ihr Angebot nicht weiter entwickeln. Um tatsächlich die notwendigen und auch gewünschten Entlastungseffekte zu erzielen, benötigen Carsharing Angebote eine kritische Masse, die bisher noch nicht erreicht worden. Nach Berechnungen des Instituts für Automobilwirtschaft der FH Nürtingen, des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung sowie des Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel liegt das Marktpotential für private Carsharing Dienstleistungen in Deutschland bei rund 3, 8 Millionen Menschen. Bislang konnte nur ein Bruchteil dieses Marktes ausgeschöpft werden, weil diese Art von Dienstleistung nicht sichtbar ist. Beispiele aus dem Bereich der Fahrradvermietung zeigen, dass solche Sharing Dienstleistung nur dann wirklich für große Kundenmenge attraktiv sind, wenn die Stellflächen direkt im öffentlichen Raum erkennbar und nutzbar sind (Beispiel StadtRad Hamburg). Vor allem in den dicht besiedelten Innenstadtbereichen, kann nur durch Carsharing eine nachhaltige Entlastung des motorisierten Individualverkehrs erfolgen. Dies wurde für die Bremer Innenstadt werthaltig nachgewiesen und mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2010 durch die Vereinigung für Stadt-, Regional und Landesplanung SRL ausgezeichnet. Andere positive Ansätze einzelner Städte bzw. auch Stadtstaaten wie

beispielsweise in Berlin Stellflächen im öffentlichen Straßenraum auszuweiten, stehen immer unter dem Vorbehalt der Gerichtsfestigkeit und werden nicht in der für alle Beteiligte notwendigen Maße ausgebaut. Für nachhaltige Geschäftsmodelle stellt dies keine verlässliche Basis dar.

Zusammengefasst kann man feststellen, dass für die Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrslandschaft in Ballungsräumen Modelle des Carsharings eine Schlüsseldienstleistung darstellen, weil auf diesem Wege die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs eingedämmt werden kann. Voraussetzung hierzu ist aber eine notwendige breite Akzeptanz der Angebote, die nur über eine angemessene Bereitstellung von öffentlichen Flächen zu erreichen ist. Dabei spielt auch die Motorisierung (e-Antrieb oder fossile Kraftstoffe) keine Rolle. Gerade für die Verbreitung der E-Mobilität auf der Strasse, sind parallele Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben als Puffer notwendig.

Frankfurt, 24. November 2010

Rolf Lübke

Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Rent GmbH

**Stellungnahme der DB Rent GmbH
zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des
Deutschen Bundestages am 1.12.2010**

**zu den Anträgen der Fraktion der SPD
„Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen ermöglichen“**

**und der Fraktion von Bündnis 90/Die GRÜNEN
„Schaffung von Rechtssicherheit für Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeug-
Stellplätze“**

Die DB Rent GmbH unterstützt die Anträge der Fraktionen der SPD und von Bündnis 90/Die GRÜNEN zur rechtlichen Absicherung der Schaffung einer Stellplatzprivilegierung für Carsharing- Fahrzeuge im öffentlichen Straßenland.

Begründung:

1. Herausforderung allgemein

Nachhaltige Klimastrategien und die starke Abhängigkeit vom Erdöl erzwingen einen grundlegenden Wechsel von fossilen zu post-fossilen Energieträgern. Hoher Flächenverbrauch, lokale und globale Emissionen und verlärmte Straßen setzen dem Zuwachs der Automobilflotten in Ballungsräumen zunehmend Grenzen. Weltweit wird an neuen und nachhaltig wirksamen Mobilitätskonzepten für Ballungsräume gearbeitet, mit denen eine deutliche Änderung unserer Mobilitätsstile zu erwarten ist. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bis 2050 über 50% aller Menschen in Ballungsgebieten wohnen werden, ist eine zentrale Herausforderung, die Etablierung einer nachhaltigen Strategie für die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zu gestalten. Hierbei spielen „Sharing-Konzepte“ eine bedeutende Rolle.

Städte stehen vor großen Herausforderungen, die Verkehrsformen einer wachsenden Zahl von Menschen mit ausdifferenzierten Lebensstilen und zunehmend komplexen Wertschöpfungsketten vor dem Hintergrund deutlich teurer Ressourcen zu managen. Dabei muss ein Kompromiss geschlossen werden, der einerseits ein leistungsfähiges Netz im Fern-

und Nahverkehr (Bahn, Bus) – das Rückgrat der Verkehrserschließung – mit Angeboten und Möglichkeiten von Individualverkehrsmitteln kombiniert. Man kann weder verlangen, dass aus Effizienzgründen alle Stadtbewohner mit U- oder S- Bahnen fahren, noch erwarten, dass man weiterhin bequem mit dem exklusiven, benzin- und dieselgetriebenen Privatwagen in der Stadt unterwegs sein kann. Klima- und umweltgerechte Angebote, die gleichzeitig sozial gerecht und auch praktisch sind, werden sicherlich nur als gut vernetzte, intermodale Landschaften funktionieren, die ein Optimum an Lösungen darstellen, bei denen alle „Modes“ ohne Aufwand, ohne Nachdenken, situationsangepasst kombiniert werden können.

Die bislang getrennten Welten des „Privaten“ und des „Öffentlichen“ lösen sich dabei langsam auf, ohne an Attraktivität und Leistungsfähigkeit zu verlieren. Das Angebot muss so gestrickt werden, dass sich der Nutzer ein für ihn zutreffendes und passendes öffentliches Verkehrsmittel (Bahn, Bus, kollektiv nutzbare Autos oder Fahrräder) aussucht oder einfach bei kurzen Wegen zu Fuß geht. Bezahlt wird elektronisch am Monatsende. Die vorhandene Infrastruktur kann so viel effizienter genutzt werden.

2. Die Strategie der Deutschen Bahn und DB Rent

Die Deutsche Bahn AG ist ein weltweit agierendes Mobilitäts-, Infrastruktur- und Logistikdienstleistungsunternehmen und verfügt seit mehr als 100 Jahren über Erfahrungen im flächendeckenden, schienen- und straßengebundenen Betrieb von Fahrzeugen aller Antriebsklassen. Die Deutsche Bahn setzt dabei konsequent auf umweltfreundliche Transportdienstleistungen. Bis zum Jahr 2020 wird der Anteil an erneuerbaren Energien am bahneigenen Strom-Mix weit über 30 Prozent erreichen. Bereits heute bietet die Bahn CO₂ freie Reiseketten sowohl im Personen- als auch Güterverkehr an. Ziel ist es den Anteil der CO₂ freien Reisen bis auf 100 % zu erhöhen.

Die Schienen- und Busverkehrsangebote der Bahn werden durch innovative Mobilitätsdienstleistungen an Bahnhöfen und in Ballungsräumen ergänzt. Neben dem klassischen Carsharing (DB Carsharing und Flinkster) gehören hierzu auch Fahrradverleihsysteme, wie das von der Deutschen Bahn betriebene Call a Bike, StadtRAD Hamburg und StadtRAD Berlin dazu. Die Deutsche Bahn AG verbindet mit den „Touch & Travel“ Diensten die intermodalen Verkehrsangebote zu einer integrierten Verkehrsdienstleistung.

Carsharing Angebote spielen in dieser Strategie eine zentrale Rolle. Bereits seit 10 Jahren betreibt die DB Rent, als Tochterunternehmen der Bahn, mit der Marke DB Carharing bzw. Flinkster die größte deutsche Carsharing- Plattform mit ca. 800 Carsharing-Stationen in Deutschland mit rund 140.000 intern und extern registrierten Nutzer. DB Rent organisiert auf dieser Technologieplattform auch Fahrzeugflottenprogramme einer Reihe von Großkunden wie Airbus, Bilfinger & Berger, Bayer, European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), Stadt Magdeburg oder Valeo sowie bahneigner Unternehmen wie DB Netz, DB Projektbau und DB Service. Insgesamt werden mehr als 2.500 Fahrzeuge im betriebsinternen Carsharing bereits eingesetzt, mit dem Ziel, die Gesamtzahl der Autos zu reduzieren, die Fahrten zu optimieren, den Kraftstoffverbrauch zu senken und die Fahrzeuge einem Mehrfachnutzen zuzuführen. Hierzu gehört auch die schrittweise Integration der heute ausschließlich gewerblich genutzten Fahrzeuge in das öffentliche Carsharing, damit private Kunden auf die bestehenden Fahrzeuge zugreifen können. Dadurch werden die Innenstädte langfristig im motorisierten Individualverkehr entlastet und der CO₂ Ausstoß verringert.

Die bereits aus der Schweiz bekannten Ergebnisse verkehrswissenschaftlicher Studien zum Verhalten von Carsharing Kunden kann dabei auch von der DB AG bestätigt werden. Die Nutzung von modernen „Sharing“ Konzepten erhöht die Akzeptanz und auch die Nutzungsfrequenz im klassischen öffentlichen Verkehr. Mehr als 50 Prozent dieser Kundengruppe verfügt über eine BahnCard und / oder ein ÖV Abo, die Zahl der Fernverkehrsfahrten auf der Schiene ist mehr als 10 mal so hoch wie die der Vergleichsgruppe der Privat-PKW Nutzern.

Mit der Teilnahme an bundesweiten Modellvorhaben zum Thema „eMobilität“ in den Regionen Berlin, Hamburg, Rhein-Main, Aachen, dem Harz sowie mit dem Projekt Pedelec in Stuttgart gewinnt die DB AG darüber hinaus wertvolle Erkenntnisse über den operativen Betrieb sowie auch das Kundenverhalten mit dem Betrieb elektrischer Straßenfahrzeuge, die in die Entwicklung marktreifer eMobility- Produkte einfließen. Bereits heute hat DB Rent ca. 50 Elektrofahrzeuge im Einsatz und verfügt damit über die größte Flotte in Deutschland. Diese Flotte wird kontinuierlich auch in 2011 und 2012 erweitert. Sämtliche Fahrzeuge sind im privaten Carsharing verfügbar. Damit setzt die Deutsche Bahn und DB Rent eine im ersten Zwischenbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) genannte Forderung um, das elektrische Fahrzeuge im ersten Einführungsschritt mehrheitlich im Rahmen von Flottenprogrammen zu etablieren sind. DD Rent setzt dazu alle in Deutschland aktuell verfügbaren Toyota Plug-In Hybrids ein, einer Fahrzeuggattung, der bei der Elektrifizierung von Fahrzeugflotten eine besondere Bedeutung beigemessen wird.

Die bisher vorliegenden Erfahrungen zeigen dabei eindeutig, dass elektrische Fahrzeuge nur dann einen sinnvollen Beitrag liefern können, wenn dieser Fahrzeuge sinnvoll in intermodale Verkehrsangebote integriert werden und damit auch einen Beitrag zur Verbreitung der Erneuerbaren Energien liefern können. Hierzu ist es aber zwingend notwendig, dass an allen Stellplätzen der Fahrzeuge auch entsprechende Ladeinfrastruktur verfügbar ist. Ohne eine Ausweisung öffentlicher Flächen mit entsprechenden Lademöglichkeiten wird die Popularisierung der eMobilität in dieser ersten Phase der Markteinführung nicht gelingen können. Die verfügbaren privaten sowie semiprivaten Flächen reichen hierfür nicht aus.

3. Die Achillesferse: Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Angebote

Um nachhaltige Produkte zu entwickeln, die auch für die Nutzer attraktiv sind, muss der Zugang zu allen Fahrzeugen einfach und bequem sein. Nur auf diese Weise können die notwendigen zusätzlichen Kundengruppen gewonnen werden. Seit der Etablierung des Angebotes DB Carsharing hat die DB AG intensiv Stellflächen für die privaten Nutzungen akquiriert; hierbei wurden bislang mehrheitlich bahneigene sowie private Flächen unter Vertrag genommen. Zurzeit verfügt die DB AG direkt bzw. indirekt über mehr als 2.800 Flächen. Diese Zahl stagniert aber seit mehr als drei Jahren. Ohne eine Ausweitung in den öffentlichen Verkehrsraum kann die DB AG ihr Angebot nicht weiter entwickeln. Um tatsächlich die notwendigen und auch gewünschten Entlastungseffekte zu erzielen, benötigen Carsharing Angebote eine kritische Masse, die bisher noch nicht erreicht worden. Nach Berechnungen des Instituts für Automobilwirtschaft der FH Nürtingen, des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung sowie des Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel liegt das Marktpotential für private Carsharing Dienstleistungen in Deutschland bei rund 3, 8 Millionen Menschen. Bislang konnte nur ein Bruchteil dieses Marktes ausgeschöpft werden, weil diese Art von Dienstleistung nicht sichtbar ist. Beispiele aus dem Bereich der Fahrradvermietung zeigen, dass solche Sharing Dienstleistung nur dann wirklich für große Kundenmenge attraktiv sind, wenn die Stellflächen direkt im öffentlichen Raum erkennbar und nutzbar sind (Beispiel StadtRad Hamburg). Vor allem in den dicht besiedelten Innenstadtbereichen, kann nur durch Carsharing eine nachhaltige Entlastung des motorisierten Individualverkehrs erfolgen. Dies wurde für die Bremer Innenstadt werthaltig nachgewiesen und mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2010 durch die Vereinigung für Stadt-, Regional und Landesplanung SRL ausgezeichnet. Andere positive Ansätze einzelner Städte bzw. auch Stadtstaaten wie

beispielsweise in Berlin Stellflächen im öffentlichen Straßenraum auszuweiten, stehen immer unter dem Vorbehalt der Gerichtsfestigkeit und werden nicht in der für alle Beteiligte notwendigen Maße ausgebaut. Für nachhaltige Geschäftsmodelle stellt dies keine verlässliche Basis dar.

Zusammengefasst kann man feststellen, dass für die Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrslandschaft in Ballungsräumen Modelle des Carsharings eine Schlüsseldienstleistung darstellen, weil auf diesem Wege die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs eingedämmt werden kann. Voraussetzung hierzu ist aber eine notwendige breite Akzeptanz der Angebote, die nur über eine angemessene Bereitstellung von öffentlichen Flächen zu erreichen ist. Dabei spielt auch die Motorisierung (e-Antrieb oder fossile Kraftstoffe) keine Rolle. Gerade für die Verbreitung der E-Mobilität auf der Strasse, sind parallele Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben als Puffer notwendig.

Frankfurt, 24. November 2010



Rolf Lübke

Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Rent GmbH