


bcs • Schönhauser Allee 141 B • 10437 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
11030 Berlin


Leiter des Referats StV 12
Ordnung des Straßenverkehrs

Berlin, 18.10.2019

**Betreff: Stellungnahme zum Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**
Aktenzeichen: StV 12/7332.5/6-2

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir Stellung zum oben genannten Entwurf einer Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. Als Branchenverband der deutschen CarSharing-Anbieter beschränken wir unsere Stellungnahme auf jene Teile des Entwurfs, in denen für das CarSharing relevante Regelungen getroffen werden. Zudem machen wir Anmerkungen zu Regelungslücken, die unseres Erachtens bestehen.

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung mit dem vorgelegten Entwurf die Grundlage für die praktische Umsetzung des 2017 in Kraft getretenen Carsharinggesetzes (CsgG) schaffen will. An der Umsetzung dieses Gesetzes haben neben den CarSharing-Organisatoren auch die Städte und Kommunen in Deutschland ein sehr großes Interesse. Denn wie Sie in der Begründung zum vorliegenden Verordnungs-Entwurf richtig schreiben, kann die Bevorrechtigung von CarSharing-Fahrzeugen dazu beitragen, die Pkw-Flotte insgesamt zu verringern und damit auch den die Umwelt und die Gesundheit belastenden Schadstoffausstoß des Verkehrs zu senken.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Schönhauser Allee 141 B
10437 Berlin

Vereinsregisternummer VR 31024 B
beim Amtsgericht Berlin Charlottenburg

www.carsharing.de
info@carsharing.de
Tel. 030-92 12 33 53
Fax 030-22 32 07 04

USt-ID DE197701058

Vorstand
Bettina Dannheim
Bernd Kremer
Peter Meiler
Niklas Wachholtz

Geschäftsführer
Gunnar Nehrke

Sparda-Bank Hannover eG
IBAN: DE78 2509 0500 0000 9250 63
BIC: GENODEF1S09

Unsere Stellungnahme zum vorliegenden Verordnungs-Entwurf orientiert sich an zwei Zielen:

1. Zielführende Regelungen zur Umsetzung der im CsgG vorgesehenen Bevorrechtigung des CarSharing beim Parken und bei Gebühren für das Parken sind neu einzuführen. Darüber hinaus sollten bestehende Regelungen, die CarSharing-Angebote gegenüber dem privaten Pkw benachteiligen und den Förderzielen des CsgG zuwiderlaufen, möglichst reformiert werden.
2. Alle das CarSharing betreffenden Regelungen sollten so beschaffen sein, dass das Verwaltungshandeln bei der Umsetzung möglichst einfach gestaltet werden kann. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die kommunale Umsetzung.

Vor diesem Hintergrund machen wir zum vorgelegten Entwurf die folgenden Anmerkungen und Änderungsvorschläge.

Allgemeine Einschätzung

Insgesamt halten wir den vorgelegten Verordnungs-Entwurf für zielführend. Der Verordnungs-Entwurf macht die Einrichtung von allgemeinen und anbieterspezifischen CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum möglich. Auch die Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen in Parkraumbewirtschaftungs- und Bewohnerparkzonen wird ermöglicht. Dies begrüßen wir ausdrücklich.

Die Möglichkeit, CarSharing-Fahrzeuge in Parkraumbewirtschaftungszonen von der Pflicht zum Parken mit Parkscheibe oder Parkschein zu befreien, begrüßen wir ebenfalls. Defizite sehen wir in Bezug auf das Parken von CarSharing-Fahrzeugen in Bewohnerparkzonen. Hier fordern wir eine Regelung, die es Kommunen ermöglicht, auf einfache Weise das Parken stationsunabhängiger Fahrzeuge in allen Teilen der Zone zu gestatten. Dies sehen wir auch als ein Element der Gleichbehandlung von CarSharing-Kund*innen und Pkw-Besitzer*innen an.

Aus unserer Sicht wäre es zudem zielführend, wenn Kommunen zusätzlich zu einer pauschalen Privilegierung auch in die Lage versetzt würden, Parkprivilegien für stationsunabhängige CarSharing-Fahrzeuge in Parkraumbewirtschaftungs- und Bewohnerparkzonen differenziert zu steuern. Das wäre über die Zuteilung von Fahrzeug-spezifischen Parkerlaubnissen möglich. Von einer solchen Regelung erhoffen wir uns, dass

sie vor allem in großen Großstädten eher umgesetzt würde, als die pauschale Privilegierung aller in Frage kommenden CarSharing-Fahrzeuge. Die Regelung wäre neu in die StVO und die Verwaltungsvorschriften einzuführen.

Ein erhebliches Defizit weist der vorgelegte Verordnungs-Entwurf bei der Umsetzung der Kennzeichnung für CarSharing-Fahrzeuge auf. Die Verwendung eines Ausweises zu diesem Zweck erhöht aus unserer Sicht den Aufwand in der Umsetzung, ohne dabei einen erkennbaren Mehrwert zu bieten. Wir setzen uns deshalb für die Kennzeichnung von CarSharing-Fahrzeugen mit einer Plakette ein. Die im Verordnungs-Entwurf genannte Begründung für den Einsatz eines Ausweises halten wir für fragwürdig und mit den Förderzielen des CsgG nicht vereinbar.

Unsere Anmerkungen im Einzelnen:

1. Die Kennzeichnung von CarSharing-Fahrzeugen sollte mit einer Plakette erfolgen - nicht mit einem Ausweis.

Der vorliegende Verordnungs-Entwurf sieht in Artikel 1, Nr. 12., Buchstabe d) die Kennzeichnung von CarSharing-Fahrzeugen durch einen Ausweis vor. Diese Regelung ist nicht praxismäßig. Das Anbringen eines solchen Ausweises im Fahrzeug ist im Vergleich zum Anbringen einer Plakette deutlich aufwändiger. Zudem besteht die akute Gefahr von Verlust und – in einigen Fällen – vielleicht auch mutwilliger Entwendung. Da CarSharing-Fahrzeuge von den Kunden selbstständig genutzt werden und, anders als klassische Mietwagen, nicht nach jedem Mietvorgang vom Personal des Anbieters in Augenschein genommen werden, würde der Verlust eines Ausweises nicht sofort bemerkt werden. Eine Vorrichtung aber, die das Diebstahl-sichere Anbringen des Ausweises im Fahrzeug ermöglicht, würde einen Aufwand pro Fahrzeug verursachen, der über die im Verordnungs-Entwurf dargestellte Aufwands-Kalkulation weit hinausgeht. Diese praktischen Überlegungen sprechen deutlich gegen einen Ausweis und für eine Plakette, die aufgeklebt werden kann.

Umgekehrt ist nicht zu erkennen, was der Mehrwert eines Ausweises gegenüber einer Plakette tatsächlich ist. In der Begründung zum vorliegenden Verordnungs-Entwurf wird hierzu angeführt: „Die Kennzeichnung der CarSharing-Fahrzeuge mit einer Plakette würde den Einsatz solcher Fahrzeuge in so genannten Mischmodellen (als Mietfahrzeug

oder CarSharing-Fahrzeug) von vornherein ausschließen, was nicht gewollt ist.“ Diese Begründung halten wir gleich in mehrfacher Hinsicht für verfehlt:

- Mit dem vorliegenden Verordnungs-Entwurf soll nach unserem Verständnis das Carsharinggesetz (CsgG) umgesetzt werden, das eine Förderung des CarSharing zum Ziel hat. Ein solches Vorhaben sollte sich nach unserem Verständnis in erster Linie an den Erfordernissen des CarSharing orientieren. Warum für CarSharing-Fahrzeuge nun eine Kennzeichnung angestrebt wird, die die Nutzung der Fahrzeuge als Mietwagen ermöglicht, dabei aber die Kennzeichnung im CarSharing-Modus schwieriger und teurer macht und die Gefahr von Verlust oder Entwendung der Kennzeichnung beinhaltet, erschließt sich uns nicht.
- Die im Verordnungs-Entwurf angeführte Begründung impliziert zudem praktische Folgen, die mit den Förderzielen des CsgG unvereinbar sind. Denn: Die durch den Ausweis mögliche Umnutzung von CarSharing-Fahrzeugen als klassische Mietwagen ist nur dann notwendig, wenn der betreffende Anbieter gar kein permanentes, für die Kund*innen verlässliches CarSharing-Angebot auf den Markt bringen will oder dann, wenn der Anbieter nicht nachfrageorientiert vorgeht und viel mehr Fahrzeuge bereitstellt, als die CarSharing-Kundinnen nutzen. In dem einen Fall ist das CarSharing-Angebot nicht verlässlich für die Kunden, im anderen Fall stehen viel mehr CarSharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum, als von den CarSharing-Kunden tatsächlich benötigt werden. Beide Szenarien sind aus unserer Sicht nicht wünschenswert und mit den Zielen der CarSharing-Förderung unvereinbar. Die Verwendung eines Ausweises statt einer Plakette für CarSharing-Fahrzeuge leistet daher aus unserer Sicht dem Missbrauch der im CsgG vorgesehenen CarSharing-Förderung eher Vorschub als dass sie die Ziele des CsgG positiv befördert.

Als Vertretung der CarSharing-Branche empfehlen daher dringend, zur Kennzeichnung von CarSharing-Fahrzeugen eine Plakette vorzusehen, die in allen Fahrzeugen, die tatsächlich im CarSharing eingesetzt werden, permanent, entwendungssicher und einfach angebracht werden kann.

Eine Plaketten-Lösung sollte in der Praxis so gehandhabt werden, wie dies heute schon bei der Feinstaubplakette geregelt ist: Die erste Ausstellung kann direkt bei Zulassung erfolgen, bei einem späteren Scheibenwechsel auch durch eine dazu berechnete Werkstatt.

2. Die Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen muss in Bewohnerparkzonen uneingeschränkt ermöglicht werden.

Der vorliegende Verordnungs-Entwurf macht es möglich, dass in Bewohnerparkzonen mit Hilfe von Zeichen 314 und den Zusatzzeichen für CarSharing allgemeine und anbieterspezifisch zugeordnete Stellplätze eingerichtet werden können. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, **dass die Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen in allen Teilen einer Bewohnerparkzone ermöglicht werden sollte - also sowohl in dem Bereich zur allgemeinen Nutzung als auch in dem für Bewohner reservierten Teil.** Dies sollte in den entsprechenden Verwaltungsvorschriften ausdrücklich festgehalten werden.

Dies begründen wir folgendermaßen: Die in einer Bewohnerparkzone ansässigen CarSharing-Kund*innen besitzen zu einem hohen Prozentsatz kein eigenes Auto mehr¹. Sie tragen durch die Nutzung geteilter Fahrzeuge erheblich dazu bei, Pkw einzusparen und den Parkdruck zu senken. Diese CarSharing-Kund*innen sollten daher den Pkw-Besitzer*innen in der Bewohnerparkzone in der Weise gleichgestellt sein, dass die von ihnen genutzten CarSharing-Fahrzeuge überall innerhalb der Zone möglichst wohnortnah abgestellt und angemietet werden können. Daher ist es richtig und gerecht, die Errichtung von CarSharing-Stellplätzen in allen Teilen einer Bewohnerparkzone zu ermöglichen. Es wäre eine bedauerliche Schlechterstellung der CarSharing-Kund*innen, wenn die CarSharing-Stellplätze nur auf die Flächen zur allgemeinen Nutzung verwiesen würden.

3. Eine Beschilderung, um stationsunabhängigen CarSharing-Fahrzeugen das Parken in einer Bewohnerparkzone generell zu erlauben, sollte eingeführt werden.

Der vorgelegte Verordnungs-Entwurf eröffnet die Möglichkeit, CarSharing-Fahrzeuge durch Zusatzzeichen allgemein von der Pflicht zum Parken mit Parkscheibe oder Parkschein in Parkraumbewirtschaftungszonen zu befreien. Dies begrüßen wir. Für Bewohnerparkzonen fehlt eine vergleichbare explizite Regelung. Wir regen daher an, **für Bewohnerparkzonen die Möglichkeit neu in den Verordnungs-Entwurf**

¹ Beispielsweise hat eine im Sommer 2019 durchgeführte Studie des Bundesverband CarSharing e.V. in Berlin ergeben, dass dort 84 Prozent der Kund*innen stationsbasierter und Homezone-basierter CarSharing-Angebote kein eigenes Auto im Haushalt mehr besitzen.

aufzunehmen, CarSharing-Fahrzeuge durch ein Zeichen „Carsharing frei“ als Zusatzzeichen zu Zeichen 290.1 von der Anordnung des eingeschränkten Halteverbots auszunehmen, wie dies in analoger Weise für Elektrofahrzeuge bereits möglich ist.

In vielen Kommunen wäre diese Regelungsmöglichkeit die einfachste Art, wie Bewohnerparkzonen für stationsunabhängige CarSharing-Fahrzeuge zugänglich gemacht werden können. Vor allem in Städten, in denen nur wenige stationsunabhängige Fahrzeuge eines einzelnen Anbieters existieren, wie etwa in Hannover, Mannheim oder Osnabrück, wäre diese Regelung deutlich einfacher und zielführender als die Einrichtung von nicht zugeordneten Stellplätzen. Die Einführung eines solchen Zusatzzeichens „Carsharing frei“ würde auch mit dem Wortlaut in Artikel 1, Nr. 5. des vorliegenden Verordnungs-Entwurfs übereinstimmen.

4. Stationsunabhängige CarSharing-Fahrzeuge sollten mit fahrzeugspezifischen Parkausweisen für Parkraumbewirtschaftungs- und Bewohnerparkzonen ausgestattet werden können.

Wir weisen darauf hin, dass in einigen Kommunen der Bedarf besteht, das Parken von CarSharing-Fahrzeugen in Parkraumbewirtschaftungszonen und Bewohnerparkzonen differenziert zu steuern. Das gilt vor allem für große Großstädte mit umfangreichen Angeboten des stationsunabhängigen CarSharing. Eine solche differenzierte Steuerung ist mit Hilfe der im Verordnungs-Entwurf bisher enthaltenen Regelungen nicht möglich. Die Folge wird sein, dass eine Privilegierung stationsunabhängiger CarSharing-Angebote insgesamt die Ausnahme bleibt.

Um ein entsprechendes Steuerungsinstrument zur Verfügung zu stellen, **sollten Kommunen die Möglichkeit bekommen, Fahrzeug-spezifische Parkausweise für Parkraumbewirtschaftungs- oder Bewohnerparkzonen an stationsunabhängige CarSharing-Anbieter zu vergeben**. Um das klassischen stationsunabhängige CarSharing und die Belange des Homezone-CarSharing² dabei differenziert berücksichtigen zu können, sollte zwischen Parkausweisen unterschieden werden, die für nur eine Parkzone gelten und Parkausweisen, die für mehrere Parkzonen gelten. Die

² Beim Homezone-CarSharing floatet das Fahrzeug nicht in einem möglichst stadtweiten Operationsgebiet, sondern in einer Homezone rund um die Wohnorte der Kund*innen. Das Homezone-Konzept ist damit zwar dem stationsungebundenen CarSharing zuzuordnen, steht aber dadurch, dass das Fahrzeug in ein bestimmtes Gebiet rund um den Aufnahmeort zurückgebracht werden muss, auch dem stationsbasierten CarSharing nahe.

Kommunen sollten das ausdrückliche Recht haben, die Zahl der zu vergebenden Parkausweise pro CarSharing-Anbieter und pro Zone zu beschränken. Diese Regelung würde es Kommunen ermöglichen, in Parkraumbewirtschaftungs- und Bewohnerparkzonen die Versorgung mit stationsunabhängigen CarSharing-Angeboten zu ermöglichen und gleichzeitig differenziert zu steuern. Eine diesem Vorschlag ähnliche Regelung wird zurzeit bereits in der Stadt München erfolgreich angewendet – allerdings auf der Basis von Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO.

5. Die Kommunen müssen genügend Handlungsspielraum bei der Entwicklung von Konzepten für die Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum bekommen.

Wir begrüßen die im Verordnung-Entwurf getroffenen Regelungen zur Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen. Wir warnen jedoch davor, die konkrete Einrichtung der Stellplätze vonseiten des Bundesgesetzgebers in den nachfolgenden Verwaltungsvorschriften zu stark zu reglementieren. CarSharing-Angebote gibt es in Deutschland in 740 Gemeinden jeder Größe und Struktur. Viele weitere Gemeinden wollen die Gründung von CarSharing-Angeboten initiieren oder CarSharing-Anbieter zur Expansion in ihre Gemeinde anregen. Die Ausgangsbedingungen für die CarSharing-Förderung sind in allen diesen Gemeinden sehr unterschiedlich. Entsprechend unterschiedlich müssen die Gemeinden vorgehen. Die Flächenländer unter den Bundesländern, die den §5 CsgG bereits in Landesrecht umgesetzt haben, haben aus diesem Umstand einheitlich den Schluss gezogen, dass sie sich auf die Setzung eines möglichst allgemeinen Rechtsrahmens beschränken sollten, um alle Details der CarSharing-Förderung den Kommunen zu überlassen. Dem Bundesgesetzgeber empfehlen wir, genauso vorzugehen. **Wir warnen ausdrücklich davor, in den Verwaltungsvorschriften zur StVO Detailregelungen zu treffen, die in den Kommunen nur schwer umsetzbar sind und die am Ende eine CarSharing-Förderung eher verhindern als lenken.** Das betrifft beispielsweise mögliche Verpflichtungen, komplexe Stellplatzkonzepte aufzustellen oder die räumliche Integration von CarSharing-Stellplätzen und ÖPNV-Haltepunkten herzustellen. Die Entscheidung, mit welchem Konzept die CarSharing-Förderung vor Ort vorgenommen werden soll, gehört möglichst vollständig in die Hände der Kommunen.

6. Eine Klarstellung zur zusätzlichen nicht-amtlichen Beschilderung von CarSharing-Stellplätzen ist erforderlich.

Die Einführung einer Beschilderung für nicht zugeordnete und zugeordnete CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, wie Sie in Artikel 1, Nr. 12., Buchstabe d) des vorliegenden Entwurfs vorgenommen wird, setzt die im CsgG vorgenommene Unterscheidung von allgemeinen CarSharing-Stellplätzen und anbieterspezifisch zugeordneten Stellplätzen um. Das begrüßen wir.

Wir weisen in diesem Zusammenhang jedoch darauf hin, dass vonseiten der Kommunen ein Interesse daran besteht, die Stellplätze auch mit Schildern zu versehen, die zeigen, dass es sich bei CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum um eine Maßnahme der kommunalen Verkehrspolitik handelt. Das geschieht in der Regel durch Schilder, die gemäß der Corporate Identity der Kommune gestaltet sind. Im Fall der anbieterspezifisch zugeordneten Stellplätze besteht darüber hinaus ein Interesse der CarSharing-Anbieter, jeden Stellplatz mit einer für die Kund*innen leicht wiedererkennbaren Anbieter- und/oder Stations-Kennzeichnung zu versehen. **Wir bitten deshalb darum, in den Verwaltungsvorschriften zur StVO klarzustellen, dass die amtliche Beschilderung zur Anordnung von CarSharing-Stellplätzen eine davon getrennte, zusätzliche nicht-amtliche Beschilderung der Stellplätze keineswegs ausschließt.** Gegebenenfalls wäre in der Verwaltungsvorschrift genauer auszuführen, wie amtliche und nicht-amtliche Beschilderung voneinander getrennt zu halten sind.

7. Auf dem amtlichen Zusatzschild für die Kennzeichnung zugeordneter CarSharing-Stellplätze für stationsbasierte Fahrzeuge und auf der Plakette (dem Ausweis) zur Kennzeichnung der Fahrzeuge muss die Verwendung der Markennamen der CarSharing-Anbieter zugelassen sein.

Viele CarSharing-Anbieter verwenden Markennamen für ihr Angebot, die vom Namen der dahinterstehenden Firma abweichen. So steht etwa hinter dem in vielen Städten in den neuen Bundesländern bekannten Markennamen „teilAuto“ die Firma Mobility Center GmbH. Diese ist auch Halter der Fahrzeuge.

Auf dem Zusatzschild, durch welches ein CarSharing-Stellplatz einem bestimmten Anbieter zugeordnet wird, darf nun nicht die tatsächliche Firmierung des CarSharing-Anbieters laut Fahrzeugpapieren angegeben sein, sondern es muss der vom Anbieter verwendete Markenname auf dem Schild erscheinen. Andernfalls würde bei den

Kund*innen erhebliche Verwirrung entstehen, welcher Stellplatz zu welchem Anbieter gehört. Es sollte in einer der Verwaltungsvorschrift zur StVO deshalb ausdrücklich festgehalten werden, **dass auf dem amtlichen Zusatzschild, welches einen Stellplatz einem bestimmten CarSharing-Anbieter zuordnet, der vom Anbieter bestimmte Markenname verwendet werden darf.** Dieser kann vom Namen des Fahrzeughalters in den Fahrzeugpapieren abweichen.

Eine diesem Ansatz entsprechende Regelung muss ebenfalls für die Fahrzeugkennzeichnung (Plakette/Ausweis) im Fahrzeug eingeführt werden. Denn der Name des Anbieters auf dem Schild am zugeordneten CarSharing-Stellplatz und der Name auf der Fahrzeugkennzeichnung im bereitgestellten Fahrzeug sollten identisch sein, um Irrtümer bei den zuständigen Kontrollbehörden auszuschließen. **Auf dem Ausweis oder der Plakette zur Kennzeichnung von CarSharing-Fahrzeugen muss ein Markenname verwendet werden können, der vom Namen des Halters in den Fahrzeugpapieren gegebenenfalls abweicht.** Auch dies sollte in der Verwaltungsvorschrift klargestellt werden.

8. Die Verwaltungsvorschrift zur Erteilung von Bewohnerparkausweisen für CarSharing-Kund*innen muss modernisiert werden.

Laut heutiger Verwaltungsvorschrift muss in den Bewohnerparkausweis einer CarSharing-Kund*in jeweils der Name der genutzten CarSharing-Organisation eingetragen werden. Viele Nutzer*innen haben heute jedoch mehrere CarSharing-Mitgliedschaften. Vor diesem Hintergrund sollte in der Verwaltungsvorschrift zur StVO neu geregelt werden, **dass Bewohnerparkausweise für CarSharing-Kund*innen immer mit dem Vermerk „Wechselnde Fahrzeuge“ versehen werden.**

In allen anderen das CarSharing betreffenden Punkten halten wir den vorgelegten Verordnungs-Entwurf für gelungen und zielführend. Wir hoffen, dass unsere Anmerkungen Eingang finden in die weitere Überarbeitung des vorgelegten Entwurfs und die Überarbeitung der Verwaltungsvorschrift zur StVO. Für Rückfragen stehen wir jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]