

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) · Wallstraße 58 · 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn Martin Burkert, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280351-0 · Fax -10

Gerd Lottsiepen
Durchwahl – 12
gerd.lottsiepen@vcd.org

per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

 Berlin Alexanderplatz 
 Jannowitzbrücke 
 Märkisches Museum U2 
 Märkisches Museum 147 
 Jannowitzbrücke
 Radparker: Hof, Tiefgarage

Berlin, 21. März 2017

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) - Drucksache 18/11285, Stand: 22.02.2017

Sehr geehrter Herr Burkert, sehr geehrte Frau Hanke-Giesers, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Einladung zur Anhörung und die Möglichkeit zum Entwurf des Carsharinggesetzes Stellung nehmen zu können. Gerne stellen wir im Folgenden die Position des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) dar.

Als ökologischer Verkehrsclub unterstützt der VCD das Carsharing wegen seiner positiven Auswirkungen auf den Klimaschutz, die Gesundheit der Menschen und die Lebensqualität in den Städten. Carsharing mindert die Zahl der Autofahrten zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und führt so zu deutlichen Emissionsminderungen. Autos in Privatbesitz stehen im Durchschnitt über 23 Stunden am Tag, sie verstopfen die Städte. Durch Carsharing werden deutlich weniger Autos und Parkplätze benötigt. In den Städten, die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts autozentriert umgestaltet wurden, wird Platz für Menschen und damit ein Stück weit Flächengerechtigkeit zurückgewonnen. Das Carsharing unterstützt die Freiheit, auch ohne eigenes Auto gut leben und mobil sein zu können. Der Verzicht auf das eigene Auto ist der Einstieg in eine zukunftsfähige multimodale Mobilität.

Als ökologischer Verkehrsclub begrüßen wir grundsätzlich den Entwurf des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (CsgG). Wir stellen aber fest, dass die

Diskussion um die Förderung - vor allem um Parkprivilegien für Carsharing-Fahrzeuge - seit inzwischen über 20 Jahren geführt wird, dass es viel zu lange gedauert hat, bevor nun der Gesetzgeber endlich zum Handeln schreitet. Auch wurde der Koalitionsvertrag nicht eingehalten, der - wie der 2014 beschlossene Klimaschutzplan 2020 - die Verabschiedung eines Carsharinggesetzes für das Jahr 2015 vorsah.

Im Gesetzgebungsverfahren wurde mehrfach die Absicht bekundet, das CsgG auf den gleichen Rechtsgrundlagen wie das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) fußen zu lassen. Dem kommt dieser Entwurf nur unzureichend nach. Viele Fachpolitiker/innen und Expert/innen hatten im Vorfeld die Erwartung geäußert, dass das CsgG in einem Paket oder doch zumindest zeitgleich mit dem Elektromobilitätsgesetz und als eine bundesweit einheitliche Lösung auf den Weg gebracht werden würde. Aber das Gesetzgebungsverfahren für das EmoG wurde schnell und mutig - auch gegen verfassungsrechtliche Bedenken - durchgezogen. Beim CsgG obsiegten jedoch verfassungsrechtliche Bedenken, obwohl auch gutachterliche Stellungnahmen vorlagen, die eine bundeseinheitliche, straßenverkehrsgesetzliche Lösung als verfassungskonform bezeichneten. Schließlich kam es nach langwierigen Diskussionen zum vorliegenden Gesetzentwurf, der nur für die Straßen des Bundes gilt. So bleibt es in der Verantwortung aller Bundesländer, Regelungen für Landesstraßen und kommunale Straßen zu beschließen.

Dennoch sprechen wir uns dafür aus, dass das CsgG jetzt - mit einigen Änderungen, Anpassungen und genaueren Begriffsbestimmungen - schnell beschlossen wird. Eine Vertagung in die nächste Legislaturperiode würde eine Fortsetzung der unendlichen Geschichte bedeuten und damit Zielsetzungen der Bundesregierung für den Klimaschutz karikieren. Im Gesetzentwurf ist in § 7 das Inkrafttreten CsgG für den 01. September 2017 vorgesehen. Wir haben immer einen früheren Termin begrüßt. Im Referentenentwurf war noch der 1. Juli angepeilt. Inzwischen sind wieder einige Monate ins Land gegangen. Der VCD appelliert, jetzt unbedingt den 1. September 2017 einzuhalten und das Gesetz noch in dieser Legislaturperiode in Kraft zu setzen.

Selbstverständlich werden wir an die Bundesländer appellieren, entsprechende Landesgesetze schnell zu beschließen und darauf verweisen, dass Gesetzesformulierungen möglich sind, die das Carsharing noch zielführender fördern als der vorliegende Entwurf. Schließlich warten viele Kommunen schon lange auf „Grünes Licht“.

Der VCD war in seiner Gründungsphase in den 1980er und frühen 1990er Jahren vielfach Geburtshelfer für Carsharing-Initiativen. Mit dem zunehmenden Erfolg des Carsharing etablierten sich Zusammenschlüsse einzelner Initiativen, Unternehmen mit unterschiedlichen Rechtsformen und schließlich als Dachverband der Bundesverband CarSharing (bcs), mit dem wir intensiv zusammenarbeiten. Deshalb empfehlen wir auch die Stellungnahme des bcs zu diesem Gesetzentwurf, der mehr als wir aus der Sicht der Carsharing-Unternehmen und – Initiativen Stellung nimmt. Im Folgenden werden wir fokussiert die uns wichtigsten Aspekte aufführen.

- 1) **In § 1 Anwendungsbereich** wird als Zielsetzung des vorliegenden Gesetzentwurfes genannt: „Verringerung insbesondere klima- und umweltschädigender Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern“. Wir regen an, hier auch den

Schutz der Menschen vor gesundheitsschädigenden Schadstoffen sowie die **Einsparung von Verkehrsflächen**, besonders von Raum für den ruhenden Verkehr, als Ziele zu benennen. Die Städte werden durch neue Nutzungsmöglichkeiten für freiwendende Flächen deutlich attraktiver. Die Lebensqualität steigt.

Der Gesetzentwurf nennt in § 5 die Auswahlkriterien für eine Bevorrechtigung. Die dort genannten Kriterien (4) 1. „Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr“ begrüßen wir ausdrücklich. Die in (4) 2. genannte „Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen“ sollte sich in Bezug auf die Luftschadstoffe auch in § 1 wiederfinden. Die dann folgende Passage - „insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes“ - bedarf einer Relativierung. Sie ist eher auf solche Carsharing-Anbieter anzuwenden, die Autoherstellern gehören bzw. eng mit ihnen zusammenarbeiten. Heute sind das die free-floating-Carsharing-Unternehmen und nicht die Anbieter stationsgebundenen Carsharings. (siehe dazu Punkt 6 unserer Stellungnahme)

- 2) **Der VCD begrüßt es, sowohl stationsbasiertes Carsharing als auch stationsunabhängiges Carsharing („free floating“) zu bevorzugen.** Die unterschiedlichen Organisationsformen brauchen allerdings differenzierte Park-Bevorzugungen. Für stationsbasiertes Carsharing müssen, um die Voraus-Buchbarkeit und die damit verbundene Zuverlässigkeit zu gewährleisten, **Stellplätze anbieterspezifisch zugeordnet werden können.**

Wir begrüßen die durch § 5 (8) gegebene Möglichkeit, bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Parkfläche vor Nichtbevorzugten anzubringen.

Free-Floatendes-Carsharing wird von § 3 (4) - Ermäßigung oder Befreiung von der Gebührenpflicht – profitieren. Auch hier liegt es in der Verantwortung der Kommunen, in einem verkehrlichen Gesamtkonzept zu entscheiden.

Die Abgrenzung zum Geschäftsmodell Autovermietung ist in diesem Entwurf gegeben.

Wir sehen eine erhebliche **Gefahr** dadurch, dass es in § 3 (3) heißt, dass die Bevorzugungen und die Einzelheiten der Anforderungen erst in den **Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1** des Straßenverkehrsgesetzes festgelegt werden. (siehe dazu die Abschlussbemerkung in dieser Stellungnahme)

- 3) Die Carsharing-Landschaft ist historisch bedingt auch in ihren Organisationsformen äußerst bunt. Der Gesetzentwurf nennt in § 2 2. ausschließlich **Unternehmen**. Zahlreiche **Carsharing-Organisationen sind aber als Verein oder Genossenschaft** organisiert. Diese Organisationsformen sollten im Gesetz genannt werden. Auch ehrenamtlich arbeitende Initiativen sollten von der durch dieses Gesetz und die Folgegesetze der Bundesländer gefördert werden, wenn sie den Vorgaben genügen. Selbstver-

ständig müssen Bevorrechtigungen auf echte „Carsharer“ begrenzt bleiben, es muss ausgeschlossen bleiben, dass in Gebieten mit Parkplatzknappheit Carsharing-Initiativen nur zum dem Zweck gegründet werden, Parkplätze zu sichern.

- 4) Der VCD hat in der Vergangenheit begrüßt und war beteiligt, dass der **„Blaue Engel“** für das Carsharing definiert und eingeführt wurde. Heute begrüßt der VCD das der „Blaue Engel“ in diesem Entwurf nicht mehr wie im Referentenentwurf als **ökologische Mindestvoraussetzung** für eine Bevorrechtigung festgelegt wird. Mit dem Abgasskandal haben die Autohersteller den Blauen Engel diskreditiert.

Die Carsharing-Unternehmen mussten einen steigenden Anteil von Diesel-Fahrzeugen nutzen, um die CO₂-Vorgaben des „Blauen Engels“ einzuhalten. Inzwischen ist bekannt, dass Diesel-Pkw, die nach Euro 5 und Euro 6 zugelassen sind, Stickoxide in weit höherem Maß emittieren, als dies die Grenzwerte vorsehen. Die Grenzwerte Euro 5 und 6 für Dieselfahrzeuge sind durch eindeutig rechtswidrige oder rechtlich fragwürdige Manipulationen der Autohersteller völlig entwertet worden.

Auch Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen liegen weit über den Werten, die im Realverkehr erreicht werden. Laut International Council on Clean Transportation (ICCT) liegt die Differenz zwischen Laborwerten und Realwerten bei über 40 Prozent. Diese Schere ist aber bei allen Antriebsarten gegeben.

Der VCD regt an, in **der nächsten Legislaturperiode**, wenn es wieder hinreichend viele Pkw gibt, die eine zweifelsfreie ökologische Empfehlung bekommen, mit allen Beteiligten neu über die **ökologischen Mindestvoraussetzungen** sowohl für die Bevorrechtigung von Carsharing-Fahrzeugen als auch ein Öko-Label (das könnte wieder der „Blauer Engel“ sein) zu entscheiden.

- 5) Für Neuanschaffungen von Dieselfahrzeugen und später für alle Pkw sollte in einer Rechtsverordnung als Anforderung aufgenommen werden, dass die Dieselfahrzeuge die Grenzwerte auch im Realverkehr bei RDE-Messungen (real driving emissions) einhalten. Das ist für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung unverzichtbar und für Carsharing-Unternehmen unabdingbar, weil auch bei aktuellen Euro 6-Fahrzeugen in den nächsten Jahren Einfahrverbote in Umweltzonen drohen. Keinesfalls sollte die Diskussion für die von uns angeregte Rechtsverordnung zu einer Verzögerung des Inkrafttretens des Carsharinggesetzes genutzt werden. Auf absehbare Zeit wird es relativ wenig Fahrzeuge – vor allem wenig kleine, energieeffiziente Dieselfahrzeuge – geben, die „RDE-fest“ sind. Carsharing-Unternehmen könnten in der Zwischenzeit, wenn es denn unbedingt ein Diesel sein muss, das geraten sein, was Verbraucherverbände inzwischen empfehlen: Kunden sollen sich beim Kauf eines Dieselfahrzeuges vom Händler/Hersteller die Einhaltung des Grenzwertes bei RDE-Messungen schriftlich bestätigen lassen.
- 6) Elektroautos werden unbedingt als ein Baustein gebraucht, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung und der internationalen Staatengemeinschaft zu erreichen.

E-Autos machen besonders in Carsharing-Flotten Sinn. Menschen lernen E-Fahrzeuge im Alltagsbetrieb kennen. In Flotten erreichen E-Autos zudem früher die Fahrleistung, die gebraucht wird, um den hohen Energie- und Ressourcenbedarf für die Batterieproduktion auszugleichen. Allerdings ist das Angebot an Elektro-Neufahrzeugen nach wie vor beschränkt. Die Nachfrage von Carsharing-Kunden hält sich in Grenzen.

Da ein Carsharing-Auto mit Verbrennermotor ökologisch wertvoller ist als ein E-Auto in Privatbesitz, darf der „Markthochlauf“ von E-Autos nicht zulasten von Carsharing-Anbietern gehen. Für stationsbasierte Carsharing-Organisationen ist das E-Auto mit höheren Kosten und höherem Personalaufwand verbunden. Das stellt sich in der Misch-Kalkulation für Autohersteller, die Carsharing (in der Regel „free floating“) anbieten und als Werbemittel nutzen können, anders dar.

Hier ist über weitere, **über dieses Gesetz hinausgehende Fördermöglichkeiten** nachzudenken. Die Überlegungen könnten z.B. in das Elektromobilitätsgesetz II einfließen. Die Kombination Ladestation-Carsharing sollte gefördert werden. Plug-in-Hybride machen in Carsharing-Flotten nur dort Sinn, wo eine Ladestation mit einem anbieterspezifischen „Parkplatz“ gekoppelt ist.

Schlussbemerkung – Keine weitere Verzögerung

Zum Schluss möchten wir zusammenfassend festhalten, dass der VCD sich für ein Carsharinggesetz auf straßenverkehrsrechtlicher Grundlage eingesetzt hatte, das keine zusätzlichen Gesetzgebungsverfahren in den Bundesländern, wie sie nun anstehen, erforderlich gemacht hätte. Jetzt aber, um endlich zu einer handlungsorientierten Lösung zu kommen, wünschen wir ein gründliches, aber schnelles parlamentarisches Verfahren.

Letzteres gilt aber auch für die befassten Ministerien – in erster Linie für das BMVI. § 7 (1) nennt den 01. September 2017 als Datum für das Inkrafttreten. In § 7 (2) wird dies eingeschränkt durch die Formulierung: „Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen befugt, tritt es am Tag nach der Verkündung in Kraft“.

Der VCD bedauert, dass diese Rechtsverordnungen nicht zeitgleich mit dem hier diskutierten Gesetzentwurf vorgelegt wurden. Es war genug Zeit für die Erarbeitung. Die unendliche Geschichte der Genese des Carsharinggesetzes bedarf keiner weiteren Fortsetzung.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher