

Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280 351-0 · Fax -10

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

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

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur – BMVI
Referat LA 22

Frau Anke Leue

Per E-Mail: ref-la22@bmvi.bund.de

Berlin, 29. September 2016

**Stellungnahme des VCD zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung
des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)**

Sehr geehrte Frau Leue, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung, zum Entwurf des Carsharinggesetzes Stellung
zu nehmen. 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 Geset-
zes zur Bevorrechtigung des Carsharing (CsgG). Wir stellen aber fest, dass die
Diskussion um den Gegenstand – vor allem das Parken bzw. Abstellen von

 Berlin Alexanderplatz 

 Jannowitzbrücke 

 Märkisches Museum U2 

 Märkisches Museum 147 

 Jannowitzbrücke

 Radparker: Hof, Tiefgarage

**Bitte beachten Sie unsere
neue Adresse!**

Ihre Spende für den VCD
ist steuerlich abzugsfähig.

Spendenkonto:
Nr. 1 132 917 801
IBAN
DE78 4306 0967 1132 9178 01

Ihr VCD-Mitgliedsbeitrag
ist steuerlich abzugsfähig.

Geschäftskonto:
Nr. 1 132 917 800

IBAN
DE08 4306 0967 1132 9178 00

Carsharing-Fahrzeugen – seit inzwischen über 20 Jahren schon viel zu lange währt, bevor der Gesetzgeber nun endlich zum Handeln schreitet.

Im Anschreiben zu diesem Entwurf vom 23.08.2016 wird auf den Auftrag des Koalitionsvertrages verwiesen, die Möglichkeit zu schaffen, dass Parkplätze für das Carsharing rechtssicher ausgewiesen werden können. Auch wird die Absicht betont, das CsgG auf den gleichen Rechtsgrundlagen wie das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) fußen zu lassen. Dem kommt dieser Entwurf nur teilweise und 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 derartige Bedenken. Das führte schließlich 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 des CsgG für den 01. Juli 2017 vorgesehen. Wir würden einen früheren Termin begrüßen. Das entspräche auch dem Klimaschutzprogramm 2020 der Bundesregierung, das im Dezember 2014 beschlossen wurde. Dort sind Maßnahmen aufgeführt, die zur Erreichung kurzfristiger CO₂-Minderungsziele – bis 2020 – beitragen. Das Carsharinggesetz ist dort als Maßnahme für 2015 angekündigt. Je später das Gesetz nun in Kraft tritt, desto später auch werden seine klimarelevanten Effekte realisiert.

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.

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. Wir schließen uns weitgehend der sehr ausführlichen Stellungnahme des bcs zu diesem Gesetzentwurf an. Im Folgenden werden wir fokussiert und kurz 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 freiwerdende Flächen deutlich attraktiver. Die Lebensqualität steigt.

Der Gesetzentwurf nennt in § 5 die Auswahlkriterien für eine Bevorrechtigung. Die dort genannten Kriterien (3) 1. „Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr“ begrüßen wir ausdrücklich. Die in (3) 2. genannte „Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes“ sollte sich in Bezug auf die Luftschadstoffe auch in § 1 wiederfinden. Die Passage zu den E-Autos bedarf einer Relativierung. Sie ist eher auf Autohersteller anwendbar, die free floating-Carsharing anbieten, als auf Anbieter stationsgebundenen Carsharings. (siehe Punkt 5 dieser Stellungnahme)

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

Die Bevorrechtigungen müssen auf echte „Carsharer“ begrenzt bleiben. Anlage 1 (zu § 5 Absatz 3 Satz 3) stellt unseres Erachtens unter 1.2. und 1.3 hinreichend sicher, dass nicht Gruppen von Privatpersonen nur deshalb eine Carsharing-Organisation betreiben, um Parkprivilegien zu erlangen. In den Carsharinggesetzen der Länder sollte den Kommunen hier ein geeigneter Ermessensraum für lokale Gegebenheiten in kleineren Orten gegeben werden.

Die Abgrenzung zum Geschäftsmodell Autovermietung muss eindeutig sein.

- 3) Die Carsharing-Landschaft ist historisch bedingt auch in ihren Organisationsformen äußerst bunt. Der Gesetzentwurf zielt ausschließlich auf Unternehmen ab, zahlreiche Carsharing-Organisationen sind aber als Verein oder Genossenschaft organisiert. Auch diese Zusammenschlüsse sollten von der durch dieses Gesetz und die Folgegesetze der Bundesländer gefördert werden.
- 4) Der VCD begrüßt, dass ökologische Mindestvoraussetzungen für eine Bevorrechtigung festgelegt werden. Die zu § 5 Absatz 3 Satz 3 im Teil 2 im Entwurf aufgeführten technischen Anforderungen an die Carsharingfahrzeuge könnten in den Gesetzestext übernommen werden, wenn es den aktuellen Abgasskandal nicht gäbe. Dass alle Fahrzeuge eines Anbieters Euro 5 oder Euro 6 einhalten müssen, ist im Grundsatz akzeptabel – dabei wäre hier durchaus denkbar, dass kleine Carsharing-Anbieter für einen begrenzten Teil der Fahrzeuge auch Pkw mit Benzinmotor zuzulassen, die Euro 4 einhalten. Denn Euro 4-Pkw haben bei dem Grenzwert und auch in der Verkehrswirklichkeit einen niedrigeren Ausstoß gesundheitsschädlicher Schadstoffe als Diesel-Fahrzeuge, die nach Euro 5 und Euro 6 zugelassen sind.

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.

Für Neuanschaffungen sollte als Anforderung aufgenommen werden, dass die Diesel-Fahrzeuge 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. Verbraucherverbände empfehlen inzwischen, dass Kunden sich beim Kauf eines Dieselfahrzeuges vom Händler die Einhaltung des Grenzwertes bei RDE-Messungen schriftlich bestätigen zu lassen. Auf absehbare Zeit wird es relativ wenig Fahrzeuge – vor allem wenig kleine, energieeffiziente Dieselfahrzeuge – geben, die „RDE-fest“ sind.

Auch die Herstellerangaben zu den CO₂-Emissionen werden von den Herstellern geschönt und wurden in den letzten Jahren von den zuständigen Behörden nicht kontrolliert. Die Schere zwischen den Herstellerangaben und dem Realverbrauch ging in den letzten Jahren immer weiter auseinander auf heute durchschnittlich über 40 Prozent. Das ist zwar bei weitem nicht so gravierend wie bei der NO_x-Emission, aber ein dringend zu lösendes Problem, das nicht auf dem Rücken des Carsharings gelöst werden darf. Die Anforderungen an die Flotte der Carsharing-Anbieter müssen angesichts des Abgasskandals schnell neu definiert werden. Hier sind die staatlichen Behörden gefragt. Euro 6 muss halten, was es verspricht, die Verbrauchs- und CO₂-Angaben müssen ehrlich werden.

Die in Anlage 1 zu § 5 Absatz Teil 2) aufgeführten technischen Anforderungen an Carsharing-Fahrzeuge sind nur mit einem hohen Anteil von Diesel-Pkw bzw. Elektroautos (siehe 5.) zu schaffen. Für eine Übergangszeit sind die Auswahlkriterien neu festzulegen. Maßstab für die Festlegung einer CO₂-Grenze sollten hier energieeffiziente, verbrauchsarme Fahrzeuge mit Ottomotor sein. Und zwar sollte sich der „Grenzwert“ an solchen Fahrzeugtypen, die im stationsbasierten Carsharing stark nachgefragt werden, orientieren – möglicherweise nach dem Top-Runner-Prinzip.

- 5) Elektroautos werden als ein wichtiger 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, anders dar.

Wegen der hohen Kosten – bei geringer Nachfrage – läuft auch der Ansatz ins Leere, den CO₂-Ausstoß der Flotte eines Carsharing-Anbieters durch den Einsatz von E-Fahrzeugen, die als Null-Emissionsfahrzeuge gerechnet werden, zu senken. Hier ist über weitere, über dieses Gesetz hinausgehende Fördermöglichkeiten nachzudenken. Die Überlegungen könnten z.B. in das Elektromobilitätsgesetz II einfließen. Unbedingt sollte die Kombination Ladestation-Carsharing gefördert werden. Plug-in-Hybride machen dort Sinn, wo eine Ladestation mit einem anbieterspezifischen „Parkplatz“ gekoppelt ist.

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.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher