

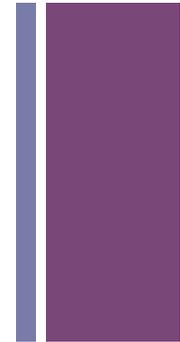
Das neue Carsharinggesetz

Prof. Dr. Winfried Kluth
IWE GK

+ Hintergrund - Zielsetzung

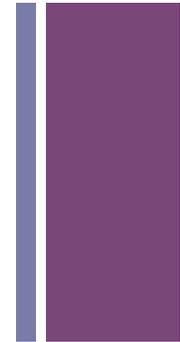
■ Carsharing und Umweltschutz:

„Die Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität, die Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums und der Erhalt des Innovationsstandorts Deutschland stellen wesentliche Ziele der Bundesregierung dar. Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 80 % gegenüber 1990 zu senken. Gleichzeitig soll der Primärenergieverbrauch bis 2050 um 50 % gegenüber 2008 gesenkt werden. Für den Verkehrssektor wird eine Reduktion des Endenergieverbrauchs um rund 40 % bis 2050 gegenüber 2005 angestrebt.“ (Auszug aus der Gesetzesbegründung)



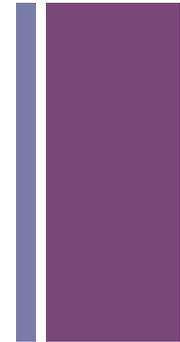
+ Hintergrund - Fakten

- Die steigende verkehrs- und umweltpolitische sowie stadtplanerische Bedeutung des Carsharing ist unumstritten. Es handelt sich um eine Dienstleistung, die sich in den vergangenen Jahren insbesondere in den Städten zu einem wichtigen Baustein eines nachhaltigen Mobilitätsangebots entwickelt hat. Da mehrere Nutzerinnen und Nutzer sich ein Carsharingfahrzeug teilen, kann es gerade in innerstädtischen Quartieren langfristig zu einer **Reduzierung des Flächenbedarfs** für das Parken und damit zu einer **qualitativen Verbesserung im Wohnumfeld** kommen.
- Durch die Vorhaltung von speziellen Parkplätzen für Carsharingfahrzeuge kann zudem gleichzeitig der **Parksuchverkehr** im innerstädtischen Bereich reduziert werden. Ein Entlastungseffekt des öffentlichen Raumes durch eine verminderte Anzahl von Fahrzeugen wird angestrebt. Dies kann bestenfalls auch dazu führen, Parkraum insgesamt reduzieren zu können, um die frei werdenden Flächen einer anderen städtebaulichen Nutzung zuzuführen.



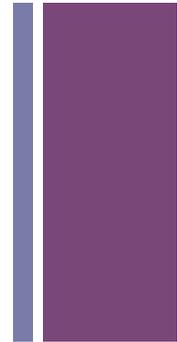
+ Hintergrund - Fakten

- Anfang 2016 waren bei den **deutschen Carsharinganbietern** insgesamt 1 260 000 Carsharingkunden registriert
- 830 000 Kunden bei stationsunabhängigen und
- 430 000 Kunden bei stationsbasierten Anbietern,
- denen insgesamt 16100 Carsharingfahrzeuge (7 000 Fahrzeuge bei stationsunabhängigen und 9 100 Fahrzeuge bei stationsbasierten Anbietern) zur Verfügung standen.
- Der Anstieg zum Vorjahr machte 21,2 % bei den Kunden und 4,5 % bei den Fahrzeugen aus. Damit ergeben sich statistisch 45 Kunden pro stationsbasiertem und 125 Kunden pro stationsunabhängigem Carsharingfahrzeug. Im Januar 2016 wurden 537 deutsche Städte und Gemeinden mit mindestens einem Carsharingangebot registriert.
- Die **hohe Dynamik** bei der Verbreitung von Carsharingangeboten und der damit verbundenen Mobilitätsdienstleistung bewirken, dass diese Zahlen schnell überholt sind.



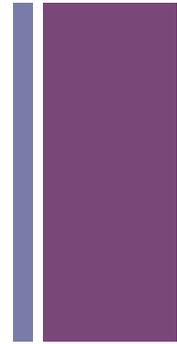
+ Warum ein Bundesgesetz?

- Carsharinggesetz vom 5.7.2017, BGBl. I S. 2230.
- Bezüge zum Recht der Wirtschaft: Förderung des Carsharingmodells.
- Bezüge zum Straßenverkehrsrecht – verkehrsrechtliche Flankierung der privilegierten Parkflächen.
- Bezüge zum Planungsrecht: Regelung zu den Bundesstraßen, die auch durch die Städte und Gemeinden führen.
- Bezüge zum Umweltschutz: Luftreinhaltung.



+ Warum ein Bundesgesetz?

- Dem Bund steht überwiegend gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 (Recht der Wirtschaft) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes und gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes (Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung) die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz zu. Der Schwerpunkt der beabsichtigten Regelung zur Bevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen (insbesondere §§ 3 und 4) liegt in der Förderung der Carsharingwirtschaft und des Klimaschutzes.

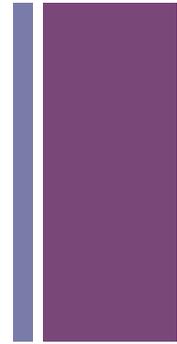


+ Warum ein Bundesgesetz?

- Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet sowie zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich.
- Durch eine unterschiedliche Bewertung der Nutzung und des Betriebs von Carsharing wäre eine erhebliche Abweichung der Lebensverhältnisse in den Ländern nicht auszuschließen. Zudem würden den Nutzern und Betreibern umfangreiche Nachteile durch eine Rechtszersplitterung im Bundesgebiet drohen, die den Zielen der Regelung einer Bevorrechtigung des Carsharing zuwiderliefen.

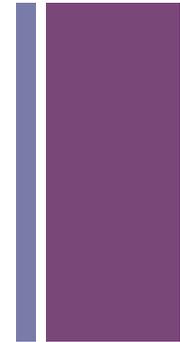
+ § 1 Anwendungsbereich

Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharing ermöglicht, um die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsunabhängiger oder stationsbasierter Angebotsmodelle zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.



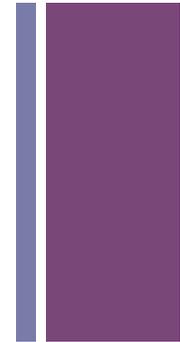
+ Kommentar

- Es war und ist umstritten, ob die Begrenzung auf die beiden Formen des professionellen Carsharing gerechtfertigt ist, weil es auch kleinere, private Formen der gemeinsamen Fahrzeugnutzung gibt.
- Letztlich ergibt sich die Rechtfertigung der Beschränkung aus zwei Aspekten:
 - Erstens aus dem Blickwinkel der Umsetzbarkeit, weil bei kleinen privaten Modellen die Überwachung schwierig ist.
 - Zweitens aus dem Blickwinkel der Effekte, die nur bei einer größeren Teilnehmerzahl erreicht werden können.





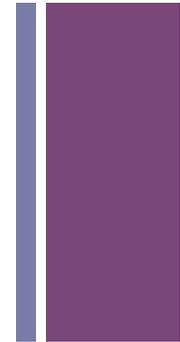
§ 2 Begriffsbestimmungen



- Im Sinne dieses Gesetzes ist
- ein **Carsharingfahrzeug** ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann,
- ein **Carsharinganbieter** ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind,
- stationsunabhängiges Carsharing ein Angebotsmodell, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf vorab örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestellen begonnen und beendet werden kann und
- stationsbasiertes Carsharing ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestellen beruht.

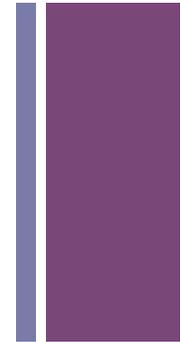
+ § 3 Bevorrechtigungen

- (1) Wer ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 führt, kann nach Maßgabe der folgenden Vorschriften Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr erhalten, soweit dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.
- (2) Bevorrechtigungen sind möglich
 - für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
 - im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.



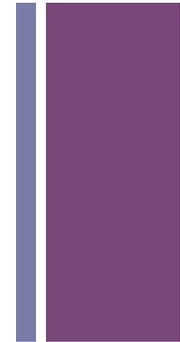
+ Kommentar

- Das Gesetz arbeitet explizit mit einer positiven Ungleichbehandlung, die durch den Förderzweck sachlich gerechtfertigt ist.
- Es handelt sich dabei um eine rein sachbezogene Regelung, für die Art. 3 Abs. 1 GG in der Ausformung als Willkürverbot zur Anwendung kommt.
- Da es in Bezug auf das Parken keinen starken grundrechtlichen Anspruch gibt, liegt ein Fall geringer Eingriffsintensität vor.



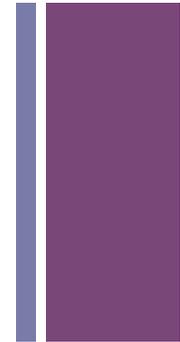
+ § 4 Kennzeichnung

- (1) Bevorrechtigungen nach § 3 dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung als Carsharingfahrzeug versehen sind.





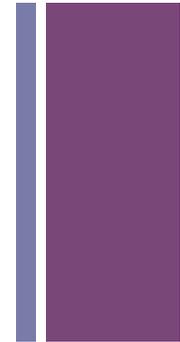
§ 5 Sondernutzung öffentlichen Straßenraums



(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung an Bundesfernstraßen kann die nach Landesrecht zuständige Behörde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge dazu geeignete Flächen einer Ortsdurchfahrt im Zuge einer Bundesstraße bestimmen. Ist die nach Landesrecht zuständige Behörde nicht der Straßenbaulastträger, darf sie die Flächen nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde bestimmen. Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die **Funktion der Bundesstraße und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden** sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.

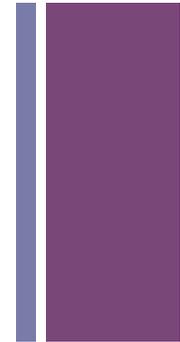
+ Kommentar

- Die bundesgesetzlichen Regelungen müssen durch Ortsrecht ergänzt werden, damit sich für den gesamten Bereich der Städte und Gemeinden sinnvolle Nutzungskonzepte ergeben, die sich auf alle Straßentypen erstrecken.
- Ansatz 1 begründet die Regelungszuständigkeit für die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen. Die Zuständigkeit für die übrigen Straßen folgt aus dem Landesrecht.
- Die entsprechenden Regelungen zur Parkraumnutzung umfassen die Ausweisung entsprechender Flächen sowie die Zuweisung an die Betreiber.
- Die Stadt Halle arbeitet noch an einem entsprechenden Konzept.





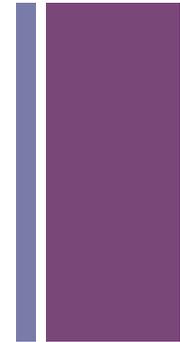
§ 5 Sondernutzung öffentlichen Straßenraums



(2) Die Flächen sind von der nach Landesrecht zuständigen Behörde im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend. Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Flächen getrennt durchgeführt werden.



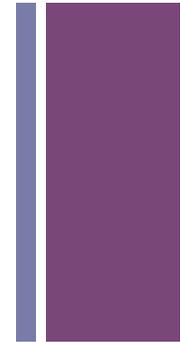
§ 5 Sondernutzung öffentlichen Straßenraums



(3) In dem **Auswahlverfahren** nach Maßgabe der Absätze 5 bis 7 wird die Sondernutzung der nach Absatz 1 ausgewählten Flächen einem geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieter erlaubt. Geeignet ist ein Carsharinganbieter, der die nach Absatz 4 festgelegten Anforderungen an die von ihnen im Rahmen der Sondernutzung zu erbringende Leistung (Eignungskriterien) erfüllt. Unzuverlässig ist ein Carsharinganbieter, der bei der Erbringung von Carsharingdienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen hat sowie in den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. Erfüllen mehrere Carsharinganbieter die Anforderungen des Satzes 1, ist durch Los zu entscheiden.



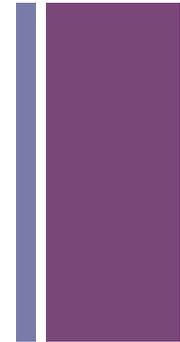
§ 5 Sondernutzung öffentlichen Straßenraums



(5) Die Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren muss allen interessierten Unternehmen kostenfrei und ohne Registrierung zugänglich sein. Sie ist auf der Internetseite www.bund.de und nach Maßgabe des Rechts der Europäischen Union im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Eignungskriterien. Sie muss zudem die vorgesehene Dauer der Sondernutzung enthalten. Fristen sind angemessen zu setzen. Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.

+ Kommentar

- Es handelt sich um eine spezialgesetzliche Regelung eines Vergabe- bzw. Zuweisungsverfahrens, das unionsrechtlichen Vorgaben Rechnung trägt.
- Die Vorgaben für den diskriminierungsfreien Auswahlvorgang und den Rechtsschutz entsprechen den üblichen unionsrechtlichen und verfassungsrechtlichen Vorgaben.





+ Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!

www.iwegk.de