WISSEN,
DAS ANKOMMT.

Leseprobe zum Download

Liebe Besucherinnen und Besucher unserer Homepage,

tagtäglich müssen Sie wichtige Entscheidungen treffen, Mitarbeiter führen oder sich technischen Herausforderungen stellen. Dazu brauchen Sie verlässliche Informationen, direkt einsetzbare Arbeitshilfen und Tipps aus der Praxis.

Es ist unser Ziel, Ihnen genau das zu liefern. Dafür steht seit mehr als 30 Jahren die FORUM VERLAG HERKERT GMBH.

Zusammen mit Fachexperten und Praktikern entwickeln wir unser Portfolio ständig weiter, basierend auf Ihren speziellen Bedürfnissen.

Überzeugen Sie sich selbst von der Aktualität und vom hohen Praxisnutzen unseres Angebots.

Falls Sie noch nähere Informationen wünschen oder gleich über die Homepage bestellen möchten, klicken Sie einfach auf den Button „In den Warenkorb“ oder wenden sich bitte direkt an:

FORUM VERLAG HERKERT GMBH
Mandichostr. 18
86504 Merching
Telefon: 08233 / 381-123
Telefax: 08233 / 381-222

E-Mail: service@forum-verlag.com
www.forum-verlag.com

© Alle Rechte vorbehalten. Ausdruck, datentechnische Vervielfältigung (auch auszugsweise) oder Veränderung bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Verlages.

§ 6

Berichterstattung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit evaluieren gemeinsam bis zum 1. Juli 2021 dieses Gesetz.

§ 7

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. September 2017 in Kraft.

(2) Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen befugt, tritt es am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Anlage

(zu § 5 Absatz 4 Satz 3)

Eignungskriterien

Teil 1

Allgemeine Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte

1.1 Carsharinganbieter gewähren im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person mit einer für das entsprechende Kraftfahrzeug gültigen und vorgelegten Fahrerlaubnis diskriminierungsfrei eine Teilnahmeberechtigung. Einschränkungen hinsichtlich der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis, des Mindestalters sowie einer Bonitätsprüfung sind möglich.

1.2 Carsharinganbieter bieten ihren Kunden folgenden Mindestleistungsumfang:

1.2.1 Die Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist an 24 Stunden täglich möglich.

1.2.2 Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 20 Prozent des Tagespreises nicht überschreiten.

1.2.3 Die Berücksichtigung von Freikilometern ist mit Ausnahme der Wege für die Tank- und Batteriebeladung, der Fahrzeugpflege oder für Maßnahmen der Kundenbindung oder der Kundengewinnung nicht zulässig. Die Betriebsmittelkosten je Kilometer müssen über den marktüblichen Energiekosten (Kraftstoff und Strom) liegen.

1.2.4 Die Wartung der Fahrzeuge wird regelmäßig, entsprechend den Herstellerempfehlungen durchgeführt.

1.2.5 Den Kunden sollen Informationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer und Fahrerinnen zur Verfügung gestellt werden, in dem Carsharingan-

bieter mittels ihrer Internetseite oder auf anderen geeigneten Informationsmaterialien auf die Möglichkeit von Schulungen zur umweltschonenden Fahrweise (etwa von Fahrschulen oder anderen Anbietern) hinweisen.

1.2.6 Inhabern von Dauer- oder Vergünstigungskarten des Öffentlichen Personenverkehrs (z. B. für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des Öffentlichen Personennahverkehrs) sollen Vergünstigungen gewährt werden, sofern die Anbieter dieser Karten kein eigenes Carsharingangebot betreiben.

1.3 Carsharinganbieter mit Fahrzeugflotten bis zu fünf Fahrzeugen weisen mindestens zehn registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug auf und solche mit einem Angebot von mehr als fünf Fahrzeugen mindestens 15 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug. Als Fahrzeugflotte gilt die Gesamtheit der Fahrzeuge des jeweiligen Anbieters in der jeweiligen Gemeinde. Davon ausgenommen sind solche Anbieter, die mit einem entsprechenden Angebot erstmalig in der jeweiligen Gemeinde tätig werden wollen.

1.4 Der Carsharinganbieter informiert im Falle der Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge in geeigneter Weise (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, Internet, seine Allgemeinen Geschäftsbedingungen) – soweit verfügbar – über die Standorte der für das Carsharingfahrzeug geeigneten Ladestationen, die Art der Stromversorgung an diesen Ladestationen und die Herkunft der bezogenen Elektrizität. Dafür benennt er den Anbieter und den Stromtarif.

1.5 Soweit der Schutz geistigen Eigentums sowie von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen nicht entgegenstehen, sollen zum Zwecke der Förderung der Multimodalität Daten bezüglich des Status von Carsharingfahrzeugen freigegeben werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht freigegeben werden.

Teil 2
Nachweise

Der Carsharinganbieter kann die Einhaltung der Anforderungen gemäß den Nummern 1.2.5, 1.2.6 und 1.4 durch die Vorlage der Vertragsbedingungen, Tarife (einschließlich Vergünstigungen für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des öffentlichen Personenverkehrs) und seiner Kundeninformation (insbesondere über allgemeine Verbraucherinformationen, den Internetauftritt oder die Allgemeinen Geschäftsbedingungen) über umweltschonende und lärmarme Fahrweise und Angebote für Schulungen nachweisen.

Teil 3
Abweichungsmöglichkeit

Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann, soweit ihr Zuständigkeitsbereich nicht mehr als 50 000 Einwohner umfasst, in ihren Auswahlverfahren von einzelnen Anforderungen abweichen, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist und ein Interessenbekundungsverfahren ergeben hat, dass andernfalls kein Carsharinganbieter einen Antrag stellt. Dies ist näher zu begründen.

Begründung der Bundesregierung zum Gesetzentwurf des Carsharinggesetzes (Entnommen der BR-Drs. 804/16 v. 30.12.2016) – Auszug –

Vorblatt

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing verfolgt die Bundesregierung das Ziel, das Carsharing zu fördern. Die Regelungen sollen dazu beitragen, Geschäftsmodelle für das Carsharing bundesweit zu fördern bzw. zu ermöglichen. Bisher gibt es im deutschen Recht keine Ermächtigungsgrundlagen dafür, eine Parkbevorrechtigung und Parkgebührenbefreiung für das Carsharing im öffentlichen Verkehrsraum sowie die dafür erforderliche Kennzeichnung der Fahrzeuge und die Reservierung von Parkflächen aus nicht ordnungsrechtlichen Gründen vornehmen zu können. Die Erfahrungen, die die Bundesregierung durch Forschungsvorhaben gesammelt hat, zeigen, dass gerade die Länder und Kommunen großes Interesse an der Einräumung solcher Bevorrechtigungen haben.

Dieses Gesetz stellt die Ermächtigungsgrundlage für eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften dar, die zum einen eine Regelung zur Kennzeichnung privilegierter Fahrzeuge – als formale Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Bevorrechtigungen – schaffen soll, zum anderen den zuständigen Behörden der Länder die Möglichkeit eröffnen soll, Bevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge und Carsharinganbieter einzuführen.

B. Lösung

Schaffung von Ermächtigungsgrundlagen im Rahmen des Carsharinggesetzes für die Einführung einer Kennzeichnung von privilegierten Fahrzeugen sowie für die Einführung von Bevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge und Carsharinganbieter.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

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.

Auch die EU setzt in ihrem Weißbuch Verkehr 2011 einen Schwerpunkt auf die Sicherung einer nachhaltigen und effizienten Mobilität. So sollen die notwendige Begrenzung der Treibhausgasemissionen mit den gesellschaftlichen Anforderungen an eine hohe Lebensqualität durch Mobilität sowie mit den wirtschaftlichen Wachstums- und Entwicklungszielen in Europa sinnvoll und nachhaltig miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt werden.

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.

In einer Pilotstudie zur Modellierung der Schnittstelle Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Carsharing wurde festgestellt, dass Carsharing die Lücke zwischen den bisherigen Verkehrsmitteln des sog. Umweltverbunds (ÖPNV, Taxi, Rad- und Fußverkehr) schließt, die immer wieder dazu führt, dass ein privater Pkw angeschafft wird und damit die prinzipielle Orientierung am Umweltverbund verloren geht. Die Einbeziehung von Carsharing in den Umweltverbund unterstützt die verkehrspolitische Strategie zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs. Zudem kann Carsharing zu einer Marktdurchdringung mit neuen und umweltschonenden Antriebstechnologien (z. B. Elektroautos) beitragen. Hohe Flexibilität z. B. bei Nutzungsdauer und Fahrzeugauswahl sind zentrale Kriterien, damit Nutzer dauerhaft auf ihr privates Kraftfahrzeug verzichten.

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 16.100 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.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Bisher gibt es im deutschen Recht keine Ermächtigungsgrundlagen, die eine Parkbevorrechtigung und Möglichkeit zur Parkgebührenbefreiung für Carsharingfahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum sowie eine dafür erforderliche Kennzeichnung der Fahrzeuge zur Förderung des Carsharing ermöglichen.

Länder und Kommunen haben aber großes Interesse an der Einräumung solcher Privilegien aus nicht ordnungsrechtlichen Gründen.

Auch der Bundesrat hat am 7. Juli 2013 eine Entschließung für verbesserte Bedingungen des Angebots von Carsharing in Städten und Gemeinden durch gesetzliche Maßnahmen mit dem Ziel der Schaffung von Regelungen gefasst, um zu einer Vereinfachung und Stärkung der Nutzung von Carsharing in Städten und Gemeinden zu kommen (BR-Drs. 553/13).

Der Gesetzentwurf setzt Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität und ermöglicht auf der Grundlage einer unselbständigen Verordnungsermächtigung die Einführung von Bevorrechtigungen in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Er schafft die notwendigen Rechtsgrundlagen, um Parkflächen zur alleinigen Nutzung durch Carsharingfahrzeuge von Carsharinganbietern mit stationsbasierten oder stationsungebundenen Angeboten zur Verfügung zu stellen und Parkgebühren ermäßigen oder erlassen zu können. Zudem wird für das stationsbasierte Carsharing eine Rechtsgrundlage dafür geschaffen, dass Abhol- und Rückgabeflächen bestimmten Unternehmen in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen zur Verfügung gestellt werden können.

Der Gesetzesentwurf enthält eine Definition der förderwürdigen Kraftfahrzeuge der jeweiligen Unternehmen. Mit der Erforderlichkeit einer Rahmenvereinbarung fallen „klassische“ Autovermietungsmodelle aus der Definition heraus, weil dort keine Rahmenvereinbarungen üblich sind. Die Hereinnahme begegnet wegen der dort üblichen Tarife mit unbegrenzt vielen Kilometern Bedenken (fehlender Umweltaspekt). Mit dem Erfordernis einer unbestimmten Anzahl von Fahrerinnen und Fahrern wird das private Carsharing ausgeschlossen, bei dem Fahrzeuge insbesondere

innerhalb einer Familie oder zwischen mehreren Familien geteilt werden, weil dort die Anzahl der Fahrerinnen und Fahrer beschränkt ist. Die Hereinnahme solcher Formen des Carsharing in die Definition begegnet wegen der mutmaßlich hohen Missbrauchsanfälligkeit Bedenken.

Außerdem wird näher bestimmt, für welche Bevorrechtigungen zugunsten von Carsharingfahrzeugen der jeweiligen Unternehmen entsprechende Verordnungsermächtigungen geschaffen werden und welcher Verordnungsgeber hierzu ermächtigt wird. Umfasst sind das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen sowie die Möglichkeit für die Landesregierungen oder die von ihnen bestimmten Stellen (insbesondere Kommunen) zur Freistellung von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

Die nähere Bestimmung der Bevorrechtigungen, die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme sowie die erforderlichen Änderungen in den Verordnungen können nur im Rahmen einer Änderungsverordnung nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) aufgrund dieser neuen Ermächtigungsgrundlage durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit festgelegt werden. Auf diese Weise wird garantiert, dass der Verordnungsgeber, der insbesondere normalerweise für das Straßenverkehrsrecht zuständig ist, jegliche Neuregelung zur Förderung des Carsharing mit Blick auf deren Vereinbarkeit mit der Verkehrssicherheit und dem Verkehrsfluss schafft. Durch eine zusätzliche Aussage zur notwendigen Vereinbarkeit der Privilegierung mit Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss und deren Vorrang wird diese Verbindung noch unterstrichen. Gleichzeitig wird durch die Beteiligung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sichergestellt, dass auch bei der Schaffung von Privilegien für Carsharingfahrzeuge im Straßenverkehrsrecht Aspekte des Wettbewerbsrechts und des Umwelt- und Klimaschutzes ausreichend berücksichtigt werden.

III. Alternativen

Die in dem Gesetzesvorhaben enthaltenen Regelungen zur Bevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen der jeweiligen Unternehmen im Straßenverkehr setzen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität. Sie ermöglichen u. a. die Einführung von Privilegien zur Förderung des Carsharing im Rahmen straßenverkehrsrechtlicher Änderungsverordnungen. Der in der Definition zum Ausdruck kommende Umweltaspekt stellt ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal des Carsharing dar.

Die Privilegierung von Carsharingfahrzeugen der jeweiligen Unternehmen vermindert den Fahrzeugbestand. Eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Kraftfahrzeuge wird dadurch angestrebt. Ferner dient sie dem Klimaschutz und der Luftreinhaltung sowie der Minderung der Lärmemissionen. Um die Förderung des Carsharing u. a. durch eine Bevorrechtigung beim Halten und Parken zu erreichen, sind entsprechende Regelungen außerhalb des Ordnungsrechts erforderlich, die es erlauben, Sonderparkflächen für Carsharingfahrzeuge oder für einzelne Carsharinganbieter zu schaffen und u. a. den Kommunen die Möglichkeit zu geben, Carsharingfahrzeuge von Parkgebühren befreien zu können.

Eine Eingliederung in das StVG ist wegen der verkehrsordnungsrechtlichen Grundausrichtung des StVG nicht möglich. Das Straßenverkehrsrecht ist sachlich begrenztes Ordnungsrecht und soll die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleisten, indem im Wesentlichen der Gefahrenabwehr und der Unfallverhütung Rechnung getragen wird (BVerfGE 40, 371, 380). Die Privilegierung von Carsharingfahrzeugen dient vor allem der Verringerung des Individualverkehrs und damit dem Klimaschutz und der Luftreinhaltung. Die vorgesehenen Privilegien sollen aus nichtordnungsrechtlichen Gründen eingeräumt werden, so dass sich die Regelungen nicht in das ordnungsrechtliche Muster des Straßenverkehrsrechts einfügen. Um eine Förderung zu erreichen, sind daher außerhalb des StVG Regelungen zu schaffen.

Ebenso scheidet eine Regelung im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) aus.

Eine Ergänzung des Bundesfernstraßengesetzes um eine Sondernutzungsvorschrift für das stationsbasierte Carsharing erscheint vor dem Hintergrund des auf das Carsharing zugeschnittenen Auswahlverfahrens nicht sinnvoll.

Der Bund verfügt über den Bereich der Bundesfernstraßen hinaus über keine Gesetzgebungskompetenz für eine Sondernutzungsvorschrift für das stationsbasierte Carsharing.

IV. Gesetzgebungskompetenz

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.

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.

Dies gilt auch für die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (Bau und Unterhaltung von Landstraßen für den Fernverkehr), auf die die Regelung bezüglich der Sondernutzung von Bundesstraßen gestützt wird (§ 5). Auch hier drohten durch unterschiedliche Regelungen eine Abweichung der Lebensverhältnisse und eine Rechtszersplitterung mit erheblichen Nachteilen für das Geschäftsmodell Carsharing. Danach ist eine bundesgesetzliche Regelung ebenfalls im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Carsharinganbieter aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Türkei oder einem EFTA-Staat, der Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, fallen genauso wie in Deutschland ansässige Carsharinganbieter unter diese Regelungen, wenn sie nachweisen können, dass die geforderten allgemeinen Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte (Teilnahmeberechtigung, Mindestleistungsumfang, Fahrzeugflotte, Informationsangebot und Datenfreigabe) entsprechend dauerhaft gewährleistet werden und sie ihren Dienst ebenfalls einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeitoder Kilometertarif oder Mischformen solcher Tarife anbieten und ihre Fahrzeuge selbstständig reserviert und genutzt werden können. Es wird daher eine ausreichende und wirksame Information im Ausland über die möglichen Bevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge erfolgen. Hierbei werden solche Informationskanäle genutzt, die einem möglichst breiten Kreis zugänglich sind, wie z. B. die Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland im Ausland, die Deutsche Zentrale für Tourismus, die Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie in- und ausländische Automobilclubs. Die Art und Weise der Kennzeichnung auf Verordnungsebene wird für im In- und Ausland zugelassene Fahrzeuge von einheitlichen Kriterien abhängig gemacht. Für die Kennzeichnung eines im Ausland zugelassenen Fahrzeugs werden keine zusätzlichen Anforderungen gegenüber einer Kennzeichnung von im Inland zugelassenen Fahrzeugen gestellt.

§ 5 sieht vor, dass stationsgebundenen Carsharinganbietern Stellflächen in Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen zur Sondernutzung im Rahmen eines näher beschriebenen Auswahlverfahrens gewährt werden können. Dies stellt keine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäi-

schen Union (AEUV) dar. Eine Beihilfe käme allenfalls dann in Betracht, wenn hierdurch dem betroffenen Carsharinganbieter ein wirtschaftlicher Vorteil gleich welcher Art eingeräumt wird, ohne dass hierfür der Marktwert als Gegenleistung gewährt wird. Dies ist zu verneinen. § 5 selbst räumt dem betroffenen Carsharinganbieter selbst keinen wirtschaftlichen Vorteil unter Marktwert ein. Denn § 5 Absatz 10 verweist hinsichtlich der Gebührenregelung auf § 8 Absatz 3 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Danach sind die Gemeinden ermächtigt, für die oben angeführte Sondernutzung in ihren Satzungen Gebühren zu erheben. Die Gebühren stehen in diesem Fall den Gemeinden zu. Bei Bemessung der Gebühren sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen. Etwaige Gebührensatzungen der Gemeinden wären zudem im Lichte etwaiger Vorgaben aus dem Unionsrecht, also insbesondere auch im Lichte der beihilferechtlichen Vorgaben aus Artikel 107 und 108 AEUV, zu treffen. Die Regelung im Carsharinggesetz selbst ist im Übrigen nicht selektiv.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Es handelt sich um eine Neuregelung. Es ist nicht vorgesehen, bestehende Regelungen zu vereinfachen bzw. aufzuheben.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetzgebungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Es schafft die Grundlage für eine rechtssichere Einführung von Privilegierungen von Carsharingfahrzeugen der jeweiligen Unternehmen. Zum leichteren Vollzug wird auch die Kennzeichnung der privilegierten Fahrzeuge geregelt. So können das Carsharing unterstützt und ein Beitrag zur Verminderung des Fahrzeugbestands und damit von Emissionen und zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten sowie zum Klimaschutz geleistet werden. Dies ist vor dem Hintergrund der Verantwortung auch gegenüber künftigen Generationen geboten und verbessert darüber hinaus langfristig die Bedingungen für die Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(nicht abgedruckt)

4. Erfüllungsaufwand

(nicht abgedruckt)

5. Weitere Kosten

(nicht abgedruckt)

6. Berücksichtigung der Belange mittelständischer Unternehmen

(nicht abgedruckt)

7. Weitere Gesetzesfolgen

(nicht abgedruckt)

B. Besonderer Teil – zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

§ 1 legt den Anwendungsbereich des Gesetzes fest, insoweit wird insbesondere auf die Ausführungen im allgemeinen Teil der Begründung Bezug genommen.

Zu § 2

§ 2 definiert für die Zwecke des Gesetzes diejenigen Fahrzeuge, die von den Bevorrechtigungen Gebrauch machen können, die auf der Grundlage des Gesetzes durch Verordnung näher ausgestaltet werden und auf dieser Grundlage eingeräumt werden können. In Abgrenzung zu anderen Mobilitätsdienstleitungen können Carsharingfahrzeuge selbstständig durch die Nutzer reserviert, geöffnet, gefahren und wieder zurückgegeben werden, ohne dass es dafür eines persönlichen Kontaktes zum Anbieter bedarf. Regelmäßig, jedoch nicht zwangsläufig, erfolgen diese Handlungen in der Praxis auf der Grundlage von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT). Außerdem werden der Begriff des Carsharinganbieters und mit dem stationsbasierten und dem stationsunabhängigen Carsharing die am Markt gegenwärtig anzutreffenden Angebotsmodelle definiert. Dies ist im Hinblick auf die herausgehobene Behandlung des stationsbasierten Carsharingfahrzeugs erforderlich. Unter Abhol- bzw. Rückgabestellen sind in der Definition des stationsbasierten Carsharing ein oder mehrere konkrete Stellplätze, nicht ein großräumiges Geschäftsgebiet zu verstehen. Zur Abgrenzung zum sog. privaten Carsharing sowie zur Verhinderung der missbräuchlichen Ausnutzung der Bevorrechtigungen ist der Anwendungsbereich auf Unternehmen begrenzt. Erfasst sind dabei auch Vereine, soweit sie im Nebenbetrieb ohne Gewinnerzielung Carsharing betreiben, oder etwa Genossenschaften, soweit diese mit dem jeweiligen Carsharingangebot erwerbswirtschaftlich tätig sind.

Zu § 3

In § 3 wird näher bestimmt, welche Bevorrechtigungen im Einzelnen zugunsten von Carsharingfahrzeugen möglich sein sollen und welcher Verordnungsgeber zu deren Bestimmung ermächtigt wird. Bevorrechtigungen nach § 3 dürfen nur für Carsharingfahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung versehen sind (vgl. § 4).

Absatz 2

§ 3 Absatz 2 nennt die möglichen Bevorrechtigungen, die zu Gunsten des stationsbasierten oder stationsunabhängigen Carsharing auf Verordnungsebene näher ausgestaltet werden können.

Nach § 3 Absatz 2 Nummer 1 soll es möglich sein, Regelungen zur Förderung des Carsharing zu schaffen, die das Reservieren von Parkflächen für die bevorrechtigten Fahrzeuge ermöglichen. Hier ist insbesondere an Parkplätze in unmittelbarer Nähe zu ÖPNVHaltepunkten (z. B. Innenstädte, Einkaufsstraßen) sowie an gut erreichbaren Orten in Wohn- und Mischgebieten gedacht, um Anreize dafür zu setzen, dass Innenstädte vermehrt mit Carsharingfahrzeugen statt mit privaten Fahrzeugen befahren werden. Dies gilt auch für Bewohnerparkzonen. Insofern sind durch Änderung der begleitenden Verwaltungsvorschrift zur StVO an entsprechender Stelle auch bislang nicht reservierte die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung für das Carsharing maßvoll auch dort zur Verfügung stellen. Die Auswahl des Standortes darf nicht zu Lasten des Umweltverbundes, dazu zählen auch Taxistandplätze, gehen.

Nach § 3 Absatz 2 Nummer 2 soll es möglich sein, Ermäßigungen oder Befreiungen beim Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen für Carsharingfahrzeuge vorsehen zu dürfen. So sollen insbesondere die für den Erlass von Gebührenordnungen zuständigen Länder Vergünstigungen oder Befreiungen vorsehen können.

Absatz 3

§ 3 Absatz 3 legt eine gemeinsame Verordnungsermächtigung zur Förderung des Carsharing im Rahmen von Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fest. Soweit in § 3 Absatz 3 Nr. 4 auf wegerechtliche Vorschriften abgestellt wird, sind damit sowohl solche des Bundes- als auch des Landesrechts in Bezug genommen.

Absatz 4

Nach § 3 Absatz 4 werden die Länder ermächtigt, in Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, StVG als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorzusehen.

Zu § 4

§ 4 regelt, dass Bevorrechtigungen nach § 3 nur für Carsharingfahrzeuge gewährt werden dürfen, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung versehen sind.

Dabei werden das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemäß § 4 Absatz 2 gemeinsam ermächtigt, die Art und Weise der Gestaltung der Kennzeichnung näher zu bestimmen und deren Erteilung den nach Landesrecht zuständigen Behörden zu übertragen.

Die Erteilung der Kennzeichnung erfolgt auf Antrag, da es sich bei der Eigenschaft als Carsharingfahrzeug um einen Bevorrechtigungsgrund handelt. Es besteht hingegen keine Kennzeichnungspflicht, sollten die Bevorrechtigungen nicht in Anspruch genommen werden wollen.

Die zuständigen Stellen prüfen, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein bevorrechtigtes Fahrzeug i. S. d. § 2 handelt. Dazu wird die Vorlage der Rahmenvereinbarung und der Zulassungspapiere benötigt. Die Regelung über die Abwicklung des Verfahrens über eine einheitliche Stelle gemäß §§ 71a bis e Verwaltungsverfahrensgesetz in § 4 Absatz 2 Nr. 3 dient der Umsetzung von Artikel 6 und Artikel 13 Absatz 3 der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 12.12.2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (EU-Dienstleistungsrichtlinie; Abl. L 376 vom 27.12.2006, S. 36 – 38). Durch die Möglichkeit der Abwicklung des Auswahlverfahrens über eine einheitliche Stelle werden dem jeweiligen Carsharinganbieter eine weitere Zugangsmöglichkeit zum Verfahren und zugleich eine elektronische Verfahrensabwicklung ermöglicht. Die einheitliche Stelle nimmt Anzeigen, Anträge, Willenserklärungen und Unterlagen entgegen und leitet sie unverzüglich an die zuständigen Behörden weiter.

Absatz 3

§ 4 Absatz 3 regelt, dass insbesondere Ausnahmeverordnungen ohne die Zustimmung des Bundesrates diesbezüglich durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nicht erlassen werden können. § 6 Absatz 3 StVG findet daher keine Anwendung.

Absatz 4

§ 4 Absatz 4 enthält die Ermächtigung für den Erlass einer gebührenrechtlichen Regelung für Amtshandlungen nach diesem Gesetz. Die Regelung ist notwendig, da die nach Landesrecht zuständigen Behörden einen Anspruch auf eine kostendeckende Gebühr haben. Diese muss auch spezialgesetzlich geregelt werden, weil die Kennzeichnung nicht auf der Grundlage des StVG, sondern des Carsharinggesetzes erfolgt. Hinsichtlich der Gebührenberechnung wird § 6a Absatz 2 StVG für entsprechend anwendbar erklärt, um eigenständige Regelungen zu vermeiden. Die Gebühr kann dann auch gemeinsam mit den Gebühren für Maßnahmen im Straßenverkehr festgelegt werden.

Zu § 5

Die Reservierung von Flächen des öffentlichen Straßenraumes für einzelne Gewerbetreibende, dazu zählen auch die Carsha-