

## Stenografischer Bericht

## öffentliche Anhörung

37. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

23. Juni 2021, 10:03 bis 14:44 Uhr

### Anwesend:

Vorsitz: Janine Wissler (DIE LINKE)

### CDU

Dirk Bamberger  
Jürgen Banzer  
Birgit Heitland  
Heiko Kasseckert  
Markus Meysner  
J. Michael Müller (Lahn-Dill)  
Manfred Pentz

### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Hildegard Förster-Heldmann  
Markus Hofmann (Fulda)  
Kaya Kinkel  
Karin Müller (Kassel)  
Katy Walther

### SPD

Elke Barth  
Tobias Eckert  
Knut John  
Marius Weiß

### AfD

Klaus Gagel  
Andreas Lichert  
Dimitri Schulz

### Freie Demokraten

Stefan Müller (Heidenrod)  
Dr. Stefan Naas

### DIE LINKE

Janine Wissler (Vorsitz)

**Fraktionsassistentinnen und -assistenten:**

CDU: Ilka Heil  
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich  
 SPD: Milena Stuhlmann  
 AfD: Meysam Ehtemai / Alexander Fries  
 Freie Demokraten: Tobias Schmidt  
 DIE LINKE: Sebastian Scholl

**Landesregierung, Rechnungshof, etc.**

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbe- zeichnung	Ministerium, Behörde
ALEX AL-WAZIR	M	HMWEW
Zoea Hornum	Red'in	HMWSW
Lukas Tölke	Referat Angestellte	HMWEW
Stefanie Bannert	RE	STK
SPÄCKER	TD	HMWEW

**Anwesenheitsliste der Anzuhörenden:**

Institution	Name	
<b>Mobilitätsanbieter (Carsharing, Bus, Bahn, etc.)</b>		
book-n-drive Mobilitätssysteme GmbH Geschäftsführung Wiesbaden	Andreas Hornig Martin Trillig	
Bundesverband CarSharing e. V. Berlin	Geschäftsführer Gunnar Nehrke	teilgenommen
Flinkster – Deutsche Bahn Connect GmbH Geschäftsführung Frankfurt	Jürgen Witte	teilgenommen
Stattauto Kassel Kassel		

Institution	Name	
<b>Verbände</b>		
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) München«		
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) – LV Hessen Frankfurt	Vorsitzender Stefan Janke	
FUSS e. V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland Berlin		
VCD Hessen e. V. Kassel		
<b>Wirtschaft</b>		
Verband der Automobilindustrie (VDA) Berlin		
<b>entschuldigt/abgesagt</b>		
app2drive Deutschland GmbH & Co. KG – Geschäftsführung Niedernberg	Peter Rußmann	
Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland Landesverband Hessen e. V. (BUND) Frankfurt	Geschäftsführer Michael Rothkegel	
Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V. Wiesbaden	Geschäftsführer Robert Lippmann	
Hessischer Landkreistag Wiesbaden		
Hessischer Städte- und Gemeindebund Mühlheim am Main		
Hessischer Städtetag Wiesbaden	Sandra Schweitzer	
IHK Frankfurt Frankfurt	Präsident Ulrich Caspar	
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung		
Nordhessischer Verkehrsverbund NVV Kassel	Geschäftsführer Steffen Müller	
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Hofheim am Taunus	Geschäftsführer Prof. Knut Ringat	

Institution	Name	
Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft		
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Landesgruppe Hessen Frankfurt	Geschäftsführer Bernhard Gässl	
Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e. V. (VhU) Frankfurt	Hauptgeschäftsführer Dirk Pollert	
Vorfahrt für Jesberg e. V. (VoJes) Jesberg	Michael Schramek	

Protokollführung: RDirin Heike Schnier  
Rainer Klemann

## Öffentliche mündliche Anhörung

zu

### Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

Gesetz zur Förderung des stationsbasierten Carsharings

– Drucks. [20/3899](#) –

und

### Gesetzentwurf

Landesregierung

Zweites Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

– Drucks. [20/5472](#) –

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden

– Ausschussvorlage WVA 20/32 –

(verteilt: Teil 1 am 15.06.2021)

**Vorsitzende:** Meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie alle zur 37. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Zu unserer heutigen öffentlichen mündlichen Anhörung zum Thema Carsharing heiße ich die Anzuhörenden, die Abgeordneten und für die Landesregierung Herrn Minister Al-Wazir herzlich willkommen.

Wie ich hörte, haben Sie bei den beiden Anhörungen am Montag dieser Woche schon einige Stunden miteinander verbracht. An dieser Stelle danke ich noch einmal Herrn Banzer, der mich vertreten und die Sitzungsleitung übernommen hat. Vielen Dank dafür, Herr Banzer.

Zu unserer heutigen Anhörung ist eine Reihe von schriftlichen Stellungnahmen eingegangen. Wir haben etliche Absagen bekommen, auch von den Kommunalen Spitzenverbänden, können hier aber zwei Anzuhörende begrüßen, nämlich für den Bundesverband CarSharing den Geschäftsführer, Herrn Gunnar Nehrke, und für die Deutsche Bahn Connect GmbH bzw. Flinkster den Leiter Carsharing, Herrn Jürgen Witte. Herzlich willkommen.

Dann können wir auch direkt in die Anhörung einsteigen. Zunächst hören wir die Stellungnahmen der beiden Anzuhörenden. Danach haben die Abgeordneten die Möglichkeit, Fragen zu stellen. Es ist ja eine relativ übersichtliche Anhörung. Herr Nehrke und Herr Witte, da Sie auch schon schriftliche Statements abgegeben haben, wäre es schön, wenn Sie Ihre mündlichen Ausführungen jeweils auf Pi mal Daumen fünf Minuten begrenzen könnten.

Herr **Nehrke:** Guten Tag! Vielen Dank für die Einladung zu dieser Anhörung. – Insgesamt begrüßen wir sehr, dass die Landesregierung ein Carsharinggesetz für Hessen, angelehnt an § 5 des

Carsharinggesetzes des Bundes, schaffen will. Wir halten es für extrem wichtig, dass eine Regelung zur Förderung des stationsbasierten Carsharing in Hessen eingeführt wird.

Derzeit beschäftigen wir uns auch mit dem, was in den nächsten Jahren kommen wird. Hierbei wird uns allen immer klarer, dass wir aus Gründen des Klimaschutzes nicht nur eine Energiewende, sondern auch eine Verkehrswende brauchen werden, um das Ziel der Nullemission im Verkehr zu erreichen. Es wird auch immer klarer, dass das stark zulasten des Pkw-Verkehrs gehen wird. Verschiedene Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler vom Umweltbundesamt, von der Agora Verkehrswende und von anderen Institutionen rechnen uns vor, dass wir 2050 oder 2045 wahrscheinlich auf ein Drittel der Pkw-Fahrten, die wir heute durchführen, verzichten müssen.

Wenn es so kommt, weil das tatsächlich nötig ist, um die Nullemission im Verkehr zu erreichen, wird Carsharing ein entscheidender Baustein für die Pkw-Mobilität sein. Denn wenn die Zahl der Pkw-Fahrten abnimmt, wird es für die einzelnen Haushalte immer weniger attraktiv und immer schwieriger sein, einen eigenen Pkw zu finanzieren. Es wird immer mehr Haushalte geben, die sich multimodal fortbewegen und nur noch selten Pkw-Fahrten durchführen. Entsprechend wird der Pkw auch für immer mehr Haushalte zur finanziellen Belastung werden.

Genau an dieser Stelle setzt aus unserer Sicht das Carsharing ein, weil es Pkw-Fahrten ermöglicht, die nur noch pro Fahrt bezahlt werden müssen. Wir haben in Deutschland schon heute rund 10 Millionen Haushalte, die zwar ein Auto besitzen, aber weniger als 10.000 km im Jahr mit diesem Pkw zurücklegen. Für sie wäre bereits jetzt das stationsbasierte Carsharing zumindest billiger. Auch wir als Bundesverband haben es noch nicht geschafft, allen diesen 10 Millionen Haushalten zu erklären, dass das so ist. Aber dahin müssen wir natürlich kommen.

Im Zusammenhang damit ist insbesondere das stationsbasierte Carsharing extrem wichtig, weil es die einzige Carsharingvariante ist, die auch in mittleren und kleinen Städten sowie im ländlichen Raum erfolgreich angeboten werden kann, und wir eine möglichst flächendeckende Carsharingversorgung brauchen werden.

Was den Ausbau der Carsharinginfrastruktur angeht, gibt es in Hessen unserer Meinung nach noch Luft nach oben. Dafür schafft der nun vorliegende Gesetzentwurf der Landesregierung aus unserer Sicht die richtige Grundlage. – In Bezug auf den Gesetzentwurf möchte ich zwei Dinge hervorheben.

Aus unserer Sicht ist es immer sehr wichtig, dass in einem Landesgesetz in einem Flächenland die Leitplanken für ein Auswahlverfahren zugeordneter Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing – nicht nur im ländlichen Raum, sondern insgesamt – geschaffen werden, dass diese Leitplanken aber nicht so eng sind, dass die Kommunen sich darin nicht mehr frei bewegen können. Das ist in Flächenländern wie Hessen deswegen besonders wichtig, weil wir hier Kommunen völlig unterschiedlicher Größe haben. Je nach Größe der Kommune und den vor Ort bereits vorhandenen Carsharingangeboten muss man sich als kommunale Verwaltung in den Auswahlverfahren auch unterschiedlich verhalten. So hat man beispielsweise in Frankfurt das Phänomen,

dass es verschiedene Carsharinganbieter gibt, die auch um Flächen im öffentlichen Raum konkurrieren werden und die von der kommunalen Verwaltung dann nach dort angesetzten Kriterien ausgewählt werden können. Das macht der Gesetzentwurf möglich.

Der Gesetzentwurf schreibt aber andererseits nicht vor, dass kriterienbasiert ausgewählt werden muss. In einem kleineren Ort mit z. B. 10.000 Einwohnern und keinem bisher vorhandenen Carsharingangebot wäre das auch ein Witz und würde alle, sowohl die kommunalen Verwaltungen als auch die Carsharinganbieter, völlig überfordern. In diesen Fällen sind daher auch einfachere Verfahren möglich. Wir loben ausdrücklich, dass es so vorgesehen ist. Das hat sich in anderen Bundesländern, die bereits solche Gesetzgebungen haben, auch schon bewährt.

Andererseits loben wir an dem Gesetzentwurf der Hessischen Landesregierung auch seine Detailliertheit, sodass die kommunalen Verwaltungen substanzielle Hinweise bekommen, wie die Auswahlverfahren einzurichten sind. Das halten wir deswegen für richtig, weil die Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing zum Teil juristisches Neuland und auch Neuland hinsichtlich der Durchführung der entsprechenden Auswahlprozesse in den Verwaltungen ist. Insofern halten wir die hier gegebene Beschreibung für absolut zielführend und richtig.

Der uns ebenfalls zur Stellungnahme vorgelegte Gesetzentwurf der Freien Demokraten ist maximal kurz. Soweit ich das erkennen kann, orientiert er sich an einer Vorlage, die in Bayern so in die Landesstraßengesetzgebung aufgenommen worden ist. Er ist allerdings noch kürzer als die bayerische Regelung. Aus unserer Sicht ist er daher zu kurz. Denn darin fehlt selbst die Festlegung, dass für die Auswahl von Carsharinganbietern für zugeordnete Stellflächen im öffentlichen Raum andere Kriterien als straßen- und verkehrsbezogene Kriterien angesetzt werden können. Das ist aus unserer Sicht tatsächlich ein Makel dieses Gesetzentwurfs. Es ist richtig, die Auswahlkriterien, nach denen die Sondernutzung erteilt wird, auf andere Themen auszudehnen. Denn die kommunalen Verwaltungen wüssten genauso wenig wie wir, wie man rein anhand straßen- und verkehrsbezogener Kriterien eine Sondernutzung dem einen Anbieter genehmigt und dem anderen versagt. Es ist aus unserer Sicht sachlich schlicht und ergreifend kaum beschreibbar, wie das gehen soll. Deswegen ist der Gesetzentwurf an dieser Stelle eindeutig zu kurz.

Wie gesagt, sind wir der Meinung, dass der Gesetzentwurf der Landesregierung richtige Beschreibungen des kommunalen Zuteilungsverfahrens enthält. Auch dies bringt der Gesetzentwurf der Freien Demokraten nicht mit. Daher präferieren wir tatsächlich den Gesetzentwurf der Landesregierung.

Herr **Witte**: Ich bin bei der Deutschen Bahn für das Thema Sharing zuständig. Wir betreiben im Rahmen der Starken Schiene Bikesharing und Carsharing vorwiegend als Anschlussmobilität für unsere Kundinnen und Kunden und haben eine Plattform – sie nennt sich Flinkster –, auf der wir 30 Carsharingorganisationen bundesweites Carsharing ermöglichen. Dazu halten wir eigene Fahrzeuge an 300 IC- und ICE-Standorten bereit.

Wir schließen uns der Stellungnahme des Bundesverbands CarSharing an. Auch wir sagen, dass mit dem Gesetzentwurf der Landesregierung ein sehr guter Entwurf vorliegt. Auch wir sind der Auffassung, dass der Entwurf der Freien Demokraten etwas zu kurz greift. Nach unseren Erfahrungen in der täglichen Praxis mit sehr kleinen Carsharingorganisationen, aber auch großen kommerziellen Anbietern sollten tatsächlich die Leitplanken, die hier vorzugeben sind, ausführlicher beschrieben werden. Daher schließen wir uns der Stellungnahme des bcs an.

**Vorsitzende:** Herzlichen Dank an Sie beide. – Jetzt eröffne ich die Fragerunde.

Abg. **Karin Müller (Kassel):** Vielen Dank für Ihre beiden ziemlich klaren und eindeutigen Stellungnahmen. – Ich habe drei Fragen, die nicht unmittelbar etwas mit dem Gesetzentwurf zu tun haben. Da Sie aber schon einmal hier sind, würde ich sie gern stellen.

Erstens. Wie Sie schreiben, gibt es in Hessen 22 Anbieter in 76 Gemeinden. Können Sie einschätzen, welche Steigerung durch ein solches Gesetz ausgelöst werden könnte?

Zweitens. Sind noch weitere gesetzliche Maßnahmen erforderlich, oder reicht das jetzt aus? Meines Wissens haben Sie ja 20 Jahre dafür gekämpft, dass der Bund den Rahmen vorgibt, damit die Länder endlich entsprechende Gesetze auf den Weg bringen können. Deswegen wüsste ich gerne, ob Sie noch weitere Wünsche haben.

Drittens. Ich habe auf Ihrer Homepage unterschiedliche Aussagen dazu gelesen, ob die Pandemie positive Auswirkungen auf das Carsharing hatte, weil Menschen vom ÖPNV zum Carsharing gewechselt sind, oder sich eher negativ darauf ausgewirkt hat. Dazu würde ich gern noch eine Aussage hören.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich habe eine Frage an die beiden Anzuhörenden. Sie haben richtigerweise von den beiden Gesetzentwürfen gesprochen. Es gibt auf der einen Seite den Gesetzentwurf der Landesregierung, der sehr ausführlich ist – uns ist er zu ausführlich und manchmal auch sehr unkonkret –, und auf der anderen Seite den dem bayerischen Modell folgenden Entwurf der Freien Demokraten. Haben Sie konkrete Anhaltspunkte dafür, dass das Ganze in Bayern aufgrund der kurzen gesetzlichen Ausführungen schlechter läuft? Liegt das Carsharing dort aufgrund der unzureichenden gesetzlichen Grundlage gegenüber anderen Bundesländern zurück? Oder müssen wir uns das in der Praxis doch ziemlich gleichwertig vorstellen?

Abg. **Tobias Eckert:** Ich habe zwei Fragen. – Erstens. Es ist mitnichten so, wie Kollegin Müller gesagt hat, dass das Problem vor allem erst einmal der Bund ist. „Hessen vorn“ stimmt ja jetzt nicht. Wir gehören zu dem letzten Teil der Bundesländer, die sich in diesem Bereich bewegen. Daher hätte ich gern einmal eine Einschätzung zu der immer wieder vorgetragenen Begründung,

noch fehlende bundesrechtliche Ausformulierungen würden uns daran hindern, landesrechtlich schon voranzugehen. Wie haben das die anderen Länder gemacht, weil Bundesrecht ja für alle gilt? Und hat es da Probleme gegeben? Wenn das nicht der Fall war, hätte man ja auch hier schneller sein können.

Zweitens. Es gibt zum Beispiel in Niedersachsen und in Thüringen noch ergänzende Vorgaben vor allem zur Flächenauswahl, um den Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn hinzubekommen, oder auch dazu, beim Auswahlprozess eine Art Betriebspflicht mit vorzusehen, um deutlich zu machen, dass ein Anbieter nicht einfach nur die Flächen zugeteilt bekommt, sondern sie dann auch in Betrieb nehmen muss, sodass dort einmal Autos stehen. Verfügen Sie da über Erfahrungen? Denn das könnte durchaus eine kluge Ergänzung sein.

Abg. **Klaus Gagel:** Ich habe zwei Fragen an Herrn Witte von der Bahn. – Erstens. Mit Flinkster haben Sie im Grunde genommen schon ein Angebot, das mit Autovermietungen vergleichbar ist. Der Unterschied zur Autovermietung ist, dass man auch für den Kilometer zahlen muss. Inwieweit stehen Sie tatsächlich in Konkurrenz mit Autovermietungen? Inwieweit nehmen Sie das wahr?

Zweitens. Schreibt diese Sparte der Bahn schon schwarze Zahlen? Und wenn das noch nicht der Fall sein sollte: Ab wann ist geplant, dass Sie mit diesem Angebot Flinkster schwarze Zahlen schreiben?

Herr **Nehrke:** Wird das Gesetz den Ausbau des Carsharing in Hessen befördern? Ja, auf jeden Fall. Wir wissen heute schon, dass viele Kommunen, allen voran die Kommune Frankfurt, dringend auf die gesetzliche Grundlage warten, damit sie endlich mit dem Auf- und Ausbau von Carsharingstationen loslegen können. Denn wir haben es in diesem Zusammenhang mit diversesten Problemen zu tun. Im stationsbasierten Carsharing besteht allgemein das Problem, dass man nicht so einfach in den öffentlichen Raum darf, wie die Free-Floating-Carsharer das dürfen. Den stationsbasierten Anbietern ist das aber nicht erlaubt. Deshalb haben wir ohnehin schon einen riesigen Nachholbedarf, Angebote im öffentlichen Raum besser und mehr darzustellen, damit nicht nur die Bestandskunden wissen, dass es sie gibt. Der Bedarf ist auch deswegen besonders groß, weil die größte verkehrsentlastende Wirkung durch das stationsbasierte Carsharing zu erzielen ist. Wir kennen in Hessen einige Kommunen – wie gesagt, angefangen mit Frankfurt, aber beispielsweise auch Wiesbaden –, die sagen: Wir brauchen diese Grundlage, um mit dem Ausbau voranzugehen. – In Wiesbaden sehen Sie heute auch schon einige Carsharingstationen im öffentlichen Raum. Sie sind aber nach Bundesrecht eingerichtet. Das sind nämlich entlang der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen geschaffene Stellplätze.

Deswegen würde ich diese Frage auf jeden Fall mit Ja beantworten. Dann bestehen alle Möglichkeiten. Es muss Stationsverdichtungen in Bereichen geben, in denen sehr viele Menschen leben, weil wir dort zu wenige Stationen haben. Weil der Raum insgesamt so hoch verdichtet ist, werden im privaten Raum Stellplätze teilweise mit Gold aufgewogen. Wir müssen aber auch den

flächendeckenden Ausbau besser hinbekommen. Dort, wo der ÖPNV heute schon in kleinen und mittleren Städten entsprechend vorhanden ist, können wir auch mit dem Carsharing anfangen, an der Verkehrswende zu arbeiten – mindestens dort.

Zu den weiteren Wünschen: Wir legen gerade den Nationalen Entwicklungsplan Carsharing neu auf. Wahrscheinlich brauchen wir beim Carsharing in den nächsten Jahren eine Skalierung, die die Anbieter alleine nicht hinbekommen werden. Das heißt, dass diese Skalierung letzten Endes zum Teil gefördert werden muss. Dabei geht es erstens um Investitionen in Carsharingstationen, zweitens um Investitionen in die Kapazitäten von Kommunen, Carsharinginfrastruktur zu planen, zu bauen und dann in Auswahlverfahren zu vergeben, und drittens um das Thema „Carsharing in peripheren Lagen“, also an Stadträndern und im ländlichen Raum. Dort funktioniert insbesondere das stationsbasierte Carsharing auch gut, wird aber aus eigener Kraft heraus erst nach zwei oder drei Jahren rentabel. Wenn wir in großem Stil auch solche Carsharingangebote aufbauen wollen, was richtig wäre, wird es irgendeine Form von Fehlbetragsförderung geben müssen, die die Kommunen zum Teil durchführen. – Das ist unsere wichtigste Forderung. Wir haben noch fünf weitere Forderungen. Ich zähle sie jetzt aber nicht alle auf.

Liegt das Carsharing in Bayern gegenüber anderen Bundesländern zurück, weil das Gesetz dort so kurz ist? Ich will noch einmal darauf hinweisen, dass das dortige Gesetz länger ist als der hier vorliegende Entwurf der Freien Demokraten. Es ist schon sehr wesentlich, dass es länger ist. Natürlich gibt es auch in Bayern viele Initiativen, Carsharingstationen im öffentlichen Raum aufzubauen. Es gibt Kommunen, die das gut machen, aber auch Kommunen, die das weniger gut machen, sodass dann Fragen auftauchen. Die Bayern liegen in dem Sinne nicht zurück, weil sie das Gesetz auch schon länger haben. Aber allgemein sehen wir – das kann ich durchaus sagen –: Je kürzer das Gesetz ist, desto größer ist die Unsicherheit in den kommunalen Verwaltungen, wie der Prozess der Anbieterauswahl und der Vergabe der Stellplätze eigentlich genau vor sich gehen soll.

Was zusätzliche Regelungen in anderen Ländern betrifft, greife ich einmal drei Beispiele heraus.

Erstens. In Niedersachsen hat man überall die Pflichtkriterien für die Anbieterauswahl zu nutzen; auch eine Kommune mit 5.000 Einwohnern muss das tun. Dagegen haben wir uns sehr deutlich gewandt. Hinterher gab es auch eine verhältnismäßig große Welle von Anfragen aus Kommunen, die lauteten: Wie machen wir das denn nun? Das wollten wir so doch gar nicht. Wir haben hier einen Carsharinganbieter vor Ort. Wie sollen wir ihn noch einmal auswählen? – Dann muss man plötzlich Workarounds finden, wie man die Gesetzesvorgaben erfüllt, was eigentlich gar nicht nötig wäre und das Verwaltungshandeln unnötig kompliziert macht. Ich denke, dass die mittlere Flughöhe, die hier vorgeschlagen wird, durchaus richtig ist.

Zweitens. In Thüringen gibt es zum Beispiel auch eine Betriebspflicht. Dazu möchte ich Folgendes sagen: Jede Kommune kann ja selbst eine Betriebspflicht mit einer Sondernutzung verbinden. An einigen Stellen macht das auch Sinn. Das sollen die Kommunen doch gerne tun. Wenn man eine Betriebspflicht als Landesregelung vorschreibt, hat man Betriebspflichten nachher auch in 5.000-Seelen-Gemeinden, in denen ein Carsharingverein drei Fahrzeuge zur Verfügung stellt. Dieser Carsharingverein wird sich möglicherweise dreimal überlegen, ob er sich auf eine solche

Betriebspflicht einlässt. Denn wenn eines seiner Fahrzeuge einen Totalschaden hat, kann er nicht mal eben ein neues Fahrzeug anschaffen. Diese Dinge führen in der Praxis dazu, dass solche Carsharingorganisationen sagen: Worauf lassen wir uns da ein? Das machen wir nicht. – Gleichzeitig hätte die Kommune gern darauf verzichtet.

Drittens. Im Land Thüringen gibt es auch Sondervorgaben zur Berechnung der Höhe der Sondernutzungsgebühren. Dort wird gerade ein neues Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, weil man mit den Beschreibungen, wie hoch man die Sondernutzungsgebühren denn nun ansetzen soll, im eigenen Gesetz nicht richtig klarkommt und merkt, dass einige Kommunen sagen: Dann machen wir es gar nicht, weil sich kein Anbieter findet, der zu solchen Konditionen einen Stellplatz haben möchte.

Deswegen glaube ich, wie gesagt: Mittlere Regelungstiefe ist gut. Hohe Regelungstiefe ist sehr hinderlich. Noch niedrigere Regelungstiefe kann bei Kommunen, die sich in den Prozessen nicht so gut auskennen, hinderlich sein.

Lassen Sie mich noch kurz etwas zum Thema „fehlende Bundesvorgaben“ sagen. Die Tatsache, dass der Bundesverkehrsminister es erst jetzt zum Ende seiner Amtszeit hoffentlich noch schafft, die Straßenverkehrsordnung in einer vollständig gültigen Form über die Bühne zu bekommen, und die Verwaltungsvorschriften gerade erst im April dieses Jahres vorgelegt hat, ist schon äußerst hinderlich, weil viele Kommunen sagen: Wenn die vollständige Rechtsgrundlage nicht vorliegt, machen wir erst einmal nichts. – Das kann ich auch verstehen. Man muss sich als Kommune schon trauen, das dann umzusetzen. Viele Kommunen trauen sich das auch. Zahlreiche Kommunen warten aber erst einmal ab, bis alles wirklich da ist. Es gibt auch einige Zwischenbereiche, in denen das Fehlen der Verwaltungsvorschriften tatsächlich Fragen aufwirft, die dann gar nicht so leicht zu lösen sind, z. B. die Frage, welche Schilder eigentlich das amtliche Schild begleiten dürfen.

Abschließend möchte ich noch ganz kurz auf eine Frage eingehen, die gar nicht an mich gerichtet war. Flächendeckend können wir in Deutschland feststellen, dass das Carsharing kein Konkurrenzprodukt zur Autovermietung ist. Wir sehen nur ein wirklich massives Konkurrenzverhältnis. Das ist das Konkurrenzverhältnis des Free-Floating-Carsharing zum Taxibetrieb.

Herr **Witte**: Wie hat die Pandemie das Nutzerverhalten beim Carsharing beeinflusst? Zu Beginn des ersten Lockdowns im März letzten Jahres haben wir natürlich eine große Verunsicherung sowohl bei den Nutzern als auch bei den Carsharingorganisationen – Stichworte: Reinigung der Autos usw. – erlebt. Das heißt, dass wir da tatsächlich eine Buchungsdelle hatten. Das Ganze hat sich relativ schnell erholt. Aktuell haben wir ein Plus von 17 % im Flinkster-Netzwerk. Das Carsharing wird und wurde also als sicheres Fortbewegungsmittel in Zeiten der Pandemie angenommen. Wir haben auch die Reinigungsintervalle von zweiwöchentlich auf wöchentlich erhöht, um eine entsprechende Sicherheit zu schaffen. Im Moment verzeichnen wir also eine sehr positive Entwicklung.

Was der Kollege zur Autovermietung gesagt hat, möchte ich noch kurz ergänzen. Carsharing ist eine extreme Kurzzeitmiete. Die Nutzungsdauer von einem Book-n-drive-Fahrzeug beispielsweise hier in Wiesbaden oder in Frankfurt beträgt 53 Minuten. Unsere Philosophie ist, zu sagen: Nutze den ÖPNV, oder nutze das Fahrrad; erst wenn das nicht mehr geht, nutze das Carsharingauto, nämlich dann, wenn du deine Einkäufe bei IKEA oder REWE machen musst; nutze sonst aber etwas Umweltfreundliches. – In der Stadt liegt die Nutzungsdauer also bei 53 Minuten. Am Wochenende bei der Fahrt in den Taunus ist sie dann ein bisschen länger. Ein weiterer Unterschied sind die Fahrzeugmodelle. Wir fahren sehr gut, wenn wir ein Dreieck aus einem Kompaktwagen – ohne jetzt Werbung zu machen, nur um Ihnen ein Gefühl zu geben: Ford Fiesta oder so etwas –, einem zweckmäßigen Kombi – z. B. Opel Astra – und einem Transporter anbieten, weil wir damit 80 % der Alltagsbedürfnisse abdecken. Das sind also die Unterschiede zur Autovermietung: extreme Kurzzeitmiete, häufigeres Teilen des Autos und andere Fahrzeugmodelle.

Eine weitere Frage bezog sich auf die Zahlen. Wir investieren gerade in eine neue IT, um den 30 Carsharingorganisationen ein gutes Carsharing zu ermöglichen. Das wird uns jetzt ein Jahr lang beschäftigen. Das heißt, dass wir in diesem Jahr noch keine schwarzen Zahlen schreiben. Mein Auftrag ist es, nächstes Jahr mit der neuen IT und dem neuen Geschäftsmodell ein ausgeglichenes Geschäftsergebnis zu schaffen.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich will noch einmal auf den Regierungsentwurf und die auch in der hier geführten Diskussion zentrale Frage – wobei es auch viele Gemeinsamkeiten gibt, die man jetzt betonen könnte – der Regelungstiefe eingehen. Der Regierungsentwurf sieht in Abs. 4 relativ ausführlich vor:

Eine Sondernutzungserlaubnis für stationsbasiertes Carsharing ist in einem transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren zu erteilen, das öffentlich bekannt zu machen ist. Die Bekanntmachung muss alle erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere ...

Genannt werden dort beispielsweise die Lage und Beschaffenheit der Flächen sowie die Frist zur Einreichung eines Antrags. Es waren für uns Selbstverständlichkeiten normalen Verwaltungshandelns, dass man natürlich sagt: Worum geht es? Wie sieht es aus? Was kostet es? – Daher war das für uns überflüssig und insofern, weil überflüssig, falsch.

Denn man kann ein Gesetz auch unnötig aufblähen. Weil das Hessische Straßengesetz ein sehr schlankes, altes, auch mit einer gesetzgeberischen Finesse gemachtes Gesetz ist, stellt sich die Frage, ob man darin dann Wolken haben möchte, in denen alles Mögliche geregelt wird. Uns war das an der Stelle zu ausführlich.

Jetzt komme ich zu dem entscheidenden Punkt, den Sie genannt haben und der – neben dieser Anordnung zur Bekanntmachung – ja vielleicht auch einen politisch-inhaltlichen Hintergrund hat. Das ist der Hinweis:

Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis kann davon abhängig gemacht werden, dass das Carsharingangebot Anforderungen erfüllt, die geeignet sind, umweltschädliche Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zu reduzieren oder zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beizutragen.

Welche Konstellation haben Sie denn vor Augen, in der das nicht der Fall ist? Denn das Carsharingangebot an sich führt doch zu einer Verringerung des Individualverkehrs, weil man sich ein Auto teilt. Wer erfüllt also diese Anforderungen nicht? Und was sind dann die Auflagen, anhand derer ich unterscheiden kann und sagen kann: „Das erfüllst du nicht; deswegen fliegst du raus“? Ich hatte die Vorstellung, dass man erst einmal für jeden Anbieter dankbar ist – gerade auf dem Land, in der Fläche; Sie haben es jetzt auch bestätigt –, der überhaupt ein Angebot macht. Dass dann natürlich sofort auch diese Hürde erfüllt ist und dass man, wenn man eine Auswahl zu treffen hat, auch nach üblichen Vergaberegeln vorgeht und sagt: „Das ist aber jemand, der uns hier weiterbringt und die entsprechenden Vorschriften noch stärker erfüllt“, ist ja unbenommen. Das ist hier auch gar nicht abgedeckt. Deswegen ist die Frage: Wer erfüllt diese Anforderungen nicht?

Herr **Nehrke**: Ich beginne einmal mit dem Punkt der Ausführlichkeit. Da muss ich jetzt ein bisschen vorsichtig sein. Aber wir sind hier in einer Kommune, in der mir die Carsharinganbieter sagen: Unser größtes Problem ist gewesen, dass die Stadtverwaltung das Auswahlverfahren angestoßen hat und lange Zeit keine Auskunft darüber geben konnte, wo genau die Stellplätze eigentlich liegen werden. Das ist ein riesiges Problem; denn wir haben Stationen in der Stadt und bewerben uns ja nicht für Stellflächen, die völlig falsch zu unseren existierenden Stationen liegen. – Solche praktischen Probleme finden Sie tatsächlich häufiger vor. Deswegen halte ich das durchaus, auch wenn es erst einmal wie eine Selbstverständlichkeit wirkt, für eine hilfreiche Festlegung. Denn diese Art von Auswahlverfahren hat es vorher, gerade bei der Genehmigung von Sondernutzungen, so nicht gegeben. Das ist nach meiner Ansicht ein Beispiel, das ein bisschen dagegenspricht, zu argumentieren, das sei doch eine Selbstverständlichkeit. Es tauchen in Wirklichkeit – wir schauen uns alle Auswahlverfahren in Deutschland an – alle Arten von Fragen auf. Wir können froh über jede Regelung sein, die an der Stelle ein bisschen Klarheit schafft.

Zum Thema der Auswahlkriterien: Zunächst einmal gibt es ja zwei Möglichkeiten, nämlich die Zugangskriterien zum Auswahlverfahren und dann die Auswahlkriterien. Zugangskriterien würde man festlegen, wenn man sagte: Es dürfen nur diejenigen teilnehmen, die bestimmte Anforderungen erfüllen; nur sie sollen sich überhaupt am Auswahlverfahren beteiligen können. – Das machen tatsächlich viele Kommunen, die etwas größer sind, weil sie sagen: Bei uns bewerben sich diverse Carsharinganbieter, und wir schaffen eine Art von Eingangstor, um sicherzustellen, dass wir tatsächlich das unter Verkehrsentlastungsgesichtspunkten beste Angebot erhalten. – Schauen Sie nach Bremen. Bremen hat festgelegt, dass dort nur Anbieter zum Zuge kommen können, die die Kriterien des Blauen Engels für Carsharing erfüllen. Das finde ich nachvollziehbar. Denn darin sind beispielsweise Emissionskriterien oder ein minimaler Elektroanteil der Flotte enthalten. Bremen wird in Zukunft ja auch die Verkehrsentlastung messen und danach die Anbieter auswählen. In einer Kommune, in der Auswahl existiert, finde ich es nicht falsch, tatsächlich

die Möglichkeit zu haben, dann auch das verkehrsentlastendste Angebot wählen zu können. Man muss sich immer vor Augen halten, dass es sich hier um Sondernutzung handelt. Wenn man nicht hineinschreibt, dass das möglich ist, dann kann es nicht passieren. Rein rechtlich betrachtet, darf eine Sondernutzung nämlich nicht nach solchen Kriterien erteilt werden. Vielmehr müssen die Kriterien straßen- und verkehrsbezogen sein. Deswegen ist es richtig, die Kriterien, die zusätzlich angewendet werden können, hier noch einmal zu nennen. Das ist aus rechtlichen Gründen notwendig und sollte meiner Meinung nach auch gemacht werden.

Gibt es Anbieter, die solche Kriterien im Carsharing nicht erfüllen? Ja, natürlich. Wir alle kennen den Unterschied zwischen stationsbasiertem Carsharing und Free-Floating-Carsharing – er ist jetzt hier nicht einschlägig – und die höchst unterschiedliche verkehrsentlastende Wirkung dieser beiden Produkte. Schon daran kann man sehen, dass Carsharing nicht gleich Carsharing ist. Ich kann aber auch konkret auf das stationsbasierte Carsharing Bezug nehmen und sagen: Hier werden durch Stellplatzvergaben und Auswahlverfahren auch Gelegenheiten geschaffen, ein Carsharingangebot überhaupt erst ins Leben zu rufen. Es gibt natürlich einen Unterschied zwischen Anbietern, die in einer Kommune seit beispielsweise 20 Jahren präsent sind und dort eine große Kunden-Community haben, und einem investorengetriebenen Modell, das nur für dieses Auswahlverfahren erscheint, um dann Carsharing anzubieten, und sich diese Kunden-Community erst erarbeiten muss. Beides soll nicht verboten sein. Aber es sollte den Kommunen meiner Ansicht nach erlaubt sein, an dieser Stelle auch zu sagen: Es wäre blöd, wenn das Auswahlverfahren so ausgeht, dass diejenigen, die in unserer Kommune seit 20 oder 30 Jahren Carsharing anbieten, keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorfinden, weil diese an jemanden anderen gegangen sind. – Insofern scheint mir auch da durchaus ein Bedarf für Auswahl zu bestehen.

Abg. **Tobias Eckert:** Ich habe eine Frage, die ich schon in der Debatte über den Gesetzentwurf der Freien Demokraten angesprochen hatte. Es geht darum, dass die Erlaubnis nur erteilt werden kann, wenn darin nicht „auf Widerruf“ steht. Die Begründung dafür lautete, das solle den Anbietern helfen, verlässlich planen zu können. Mein Hinweis war, dass man aufgrund straßenbezogener Themen bei einer auf acht Jahre bezogenen Erlaubnis eine Widerrufsmöglichkeit haben müsste, weil die Straße vielleicht ein Jahr lang grundsaniert werden muss. Wie sieht das in anderen Bundesländern aus? Ich hätte sonst die kommunale Ebene gefragt, wie das praxisbezogen aussieht. Jetzt kann ich Sie nur fragen: Erfolgt in anderen Bundesländern die straßenrechtliche Sondernutzung auf Widerruf oder für einen fixen Zeitraum? Im zweiten Fall ist die Rücknahme ja schwieriger.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich habe nur noch eine kurze Nachfrage. Habe ich Sie jetzt richtig verstanden, dass Sie sagen, diese Anforderungen in Abs. 3 des Regierungsentwurfs seien nützlich und hilfreich, aber rechtlich nicht zwingend? Könnte man also auch ohne sie selbstverständlich diese Kriterien zugrunde legen? Oder sind diese Anforderungen unbedingt notwendig? Denn ich habe Sie jetzt so verstanden, dass es auch ohne geht.

Herr **Nehrke**: Dann habe ich mich da unklar ausgedrückt. Ich wollte sagen: Wenn Sie es in den Gesetzentwurf nicht hineinschreiben, sind solche Kriterien aus rechtlichen Gründen nicht anwendbar, weil Sie eine Sondernutzung nur aufgrund von straßenbezogenen oder verkehrsbezogenen Kriterien erteilen oder versagen können. – Was Sie hier zitiert haben, sind alles keine straßen- und verkehrsbezogenen Kriterien, sondern gerade die anderen. Wenn Sie wollen, dass nach diesen Kriterien ausgewählt wird, müssen Sie hineinschreiben, dass es möglich ist, das zu tun. Steht das nicht im Gesetz, können die Kommunen es nicht machen. Deswegen halten wir es ja für so wichtig, dass es drinsteht. Da sind sich die Kommentatoren zur Sondernutzungsfrage auch völlig einig. Deswegen schreiben alle Bundesländer das in diese Umsetzung von § 5 Carsharinggesetz hinein, weil sie wollen, dass solche straßenfremden Kriterien angewendet werden können, was sonst nicht möglich wäre. – Habe ich das jetzt klar formuliert? Denn so herum hatte ich es gemeint. – Okay.

Auf Widerruf oder für einen fixen Zeitraum? Alle Bundesländer schreiben einen fixen Zeitraum von acht Jahren fest, für den erteilt wird. Das Ganze ist noch ein junges Rechtsgebiet. Aber es gibt auch zahlreiche Juristen, die der Meinung sind, dass das an dieser Stelle nicht anders geht. Denn hier wird durch das Privileg, im öffentlichen Raum auf zugeordneten Stellplätzen, die dann in gewisser Weise dem Gemeingebrauch entzogen sind, parken zu dürfen, zum Teil auch ein wettbewerblicher Vorteil geschaffen, insbesondere dann, wenn verschiedene Carsharinganbieter miteinander um diese Flächen konkurriert haben. Eine Erteilung auf Widerruf wäre natürlich auch dazu geeignet, Carsharinganbieter, die in der ersten Verteilung nicht zum Zuge gekommen sind, oder auch Carsharinganbieter, die den Markt neu betreten, vollständig von dieser Nutzung von Stellflächen im öffentlichen Raum auszuschließen, wenn nicht immer wieder zusätzliche, neue Stellflächen geschaffen werden. Deswegen glaube ich, dass die Erteilung für einen Maximalzeitraum richtig ist, weil das am Ende dann wieder den Wettbewerb um diese Stellflächen ermöglicht. Es gibt auch Juristen, die der Meinung sind, dass es an dieser Stelle nicht anders geht, weil sonst der Wettbewerb ausgeschlossen ist, wenn die Kommune nicht widerrufen will, was möglicherweise sogar mit dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen kollidieren würde. Vor diesem Hintergrund haben alle Bundesländer, die eine solche Regelung haben, immer auf einen Zeitraum von maximal acht Jahren abgestellt.

**Vorsitzende**: Vielen Dank. – Ich schaue in die Runde und sehe, dass es keine weiteren Fragen mehr gibt.

Herr Nehrke und Herr Witte, ich darf mich bei Ihnen herzlich dafür bedanken, dass Sie zu uns gekommen sind und Ihre Stellungnahmen abgegeben haben. Vielen Dank und Ihnen noch einen schönen Tag!

Damit ist die Anhörung beendet.