

TOP 28:

Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)

Drucksache: 300/17

I. Zum Inhalt des Gesetzes und zum Gang der Beratungen

Ziel der Regelung ist die Förderung einer nachhaltigen, umwelt- und klimafreundlichen Mobilität. Langfristig soll der Flächenbedarf für das Parken reduziert und durch die Vorhaltung von bestimmten Parkflächen für Carsharingfahrzeuge der Parksuchverkehr im innerstädtischen Bereich reduziert werden. Wichtig sind die Reduktion von Schadstoffen und die Vernetzung der Carsharingangebote mit den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Im Wesentlichen geht es in dem Gesetz um Bevorrechtigungen für Nutzer von Carsharingfahrzeugen bzw. um die Förderung der Nutzung von Carsharingangeboten durch Bevorrechtigungen für entsprechende Anbieter. Dazu unterscheidet das Gesetz zwischen

- stationsunabhängigem Carsharing: Angebotsmodell, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf Abhol- und Rückgabestellen begonnen und beendet werden kann; das Fahrzeug wird - wie ein privater Pkw oder ein Mietwagen - auf der Straße abgestellt und
- stationsabhängigem Carsharing: Angebotsmodell, das auf vorab örtlich festgelegten Abhol- und Rückgabestellen beruht; dabei ist vorgesehen, diese Flächen dem allgemeinen Straßenverkehr zu entziehen und einem bestimmten Carsharinganbieter (Unternehmen) zuzuweisen, die entsprechende Fläche damit gleichsam - auf Zeit - zum Teil der Betriebsfläche des entsprechenden Anbieters zu machen.

Als Bevorrechtigungen für die Nutzer (§ 3) sollen etwa Parkmöglichkeiten geschaffen oder die Ermäßigung von Parkgebühren ermöglicht werden. Für die Anbieter bietet § 5 die Möglichkeit, Flächen von Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen exklusiv nutzen zu können (Sondernutzung). Eine Verpflichtung zur Bereitstellung solcher Flächen besteht für die Kommunen nicht.

Der Bundesrat hat im ersten Durchgang am 10. Februar 2017 einige Änderungen unter anderem zum Teilnehmerkreis und Auswahlverfahren auf der

Anbieterseite gefordert (BR-Drucksache 804/16 (Beschluss)).

Im Rahmen der Beratungen des Deutschen Bundestages, der das Gesetz am 30. März 2017 beschlossen hat, wurde im Wesentlichen die Befristung für Sondernutzungserlaubnisse nach § 5 von fünf auf acht Jahre verlängert. Begründet wurde dies mit geringerem Verfahrensaufwand bei den Gemeinden und größerer Planungssicherheit für die Anbieter. Die sonstigen Änderungen entsprechen teilweise den Empfehlungen des Bundesrates, dienen der Beachtung der Kompetenzabgrenzungen oder sind redaktioneller Natur.

II. Empfehlung des Verkehrsausschusses

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetz einen Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes nicht zu stellen.