

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/1038**

A11



bcs • Schönhauser Allee 141B • 10437 Berlin

Landtag Nordrhein-Westfalen
Thomas Nückel MdL
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

Es schreibt Ihnen:

Willi Loose
Schönhauser Allee 141B
10437 Berlin
Tel.: 030 – 92 12 33 54
mobil 0178 – 189 47 12
willi.loose@carsharing.de

Per Email:
anhoerung@landtag.nrw.de

**Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen; Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 17/4304
„Straßen- und Wegegesetz – Anhörung A 11“
Stellungnahme des Bundesverbandes CarSharing e. V.**

Berlin, 4. Januar 2019

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Nückel,
sehr geehrte Damen und Herren Mitglieder des Verkehrsausschusses im Landtag NRW,
mit Datum vom 14.12.2018 haben Sie uns den Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen zugeschickt und unseren Verband um Stellungnahme im Rahmen einer schriftlichen Anhörung des Verkehrsausschusses gebeten. Wir bedanken uns für die Beteiligung im Rahmen der Sachverständigenanhörung und nehmen hiermit gerne zum Gesetzentwurf Stellung. Wir beschränken uns bei unseren inhaltlichen Anmerkungen auf die im neuen § 18a geregelte „Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing“ (Artikel 1 Punkt 3. des Gesetzentwurfs).

Wir möchten vorweg den vorliegenden Gesetzentwurf im § 18a Sondernutzung durch stationsbasiertes Carsharing ausdrücklich unterstützen und halten ihn für sehr zielführend. Insbesondere freut uns, dass Sie sich als Landesgesetzgeber auf die wesentlichen

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)
Schönhauser Allee 141B
10437 Berlin

Vereinsregisternummer VR 31024 B
beim Amtsgericht Charlottenburg

www.carsharing.de
info@carsharing.de
Tel. 030-92 12 33 53
Fax 030-22 32 07 04

USt-ID DE197701058

Vorstand
Bettina Dannheim
Hinrich Kählert
Bernd Kremer
Nikolaus Wachholtz

Geschäftsführer
Gunnar Nehrke

Sparda-Bank Hannover eG
Kontonummer 925063
BLZ 25090500
IBAN: DE78 2509 0500 0000 9250 63
BIC: GENODEF1S09

Regelungen beschränken und ansonsten den Kommunen weitgehende Freiheiten bei der Gestaltung der Sondernutzung lassen.

Insofern wiederholen wir Ihnen gegenüber unsere Einschätzung, die wir bereits im Rahmen der Verbändeanhörung gegenüber dem Ministerium für Verkehr geäußert haben. Besonders erfreut sind wir darüber, dass im jetzt vorliegenden Gesetzentwurf, der Grundlage Ihrer parlamentarischen Beratung ist, einige unserer Anregungen aus der Verbändeanhörung bereits eingeflossen sind.

Im Einzelnen begrüßen wir folgende Regelungen im vorliegenden Gesetzentwurf, deren Bedeutung für die CarSharing-Entwicklung wir, wenn es gewünscht wird, gerne noch einmal ausführlicher erläutern würden:

- Der Landesgesetzgeber sollte so wenig wie möglich zentral regeln und die Gestaltungsfreiheit der Sondernutzung zugunsten von CarSharing-Stellplätzen weitgehend den Kommunen des Landes überlassen. Diese sollten – je nach konkreter Zielsetzung ihrer CarSharing-Förderung – die geeigneten Zugangsvoraussetzungen und Eignungskriterien aus der örtlichen Kenntnis heraus definieren. Dies sehen wir im Entwurf als erfüllt.
- Insbesondere kennen die Kommunen die CarSharing-Anbieter vor Ort am ehesten und können ihre Vergabeverfahren je nach Wettbewerbssituation unterschiedlich gestalten. Hierzu gehört auch, dass Kommunen mit weniger als 80.000 Einwohnern ihre Vergabep Praxis noch einmal vereinfachen können. Dadurch wird den Kommunalverwaltungen in kleinen Städten und Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt, ein noch einfacheres Vergabeverfahren zu bestimmen, es werden dort keine unnötigen Umsetzungshindernisse aufgebaut.
- Wir sind sehr erfreut darüber, dass unsere Anregung umgesetzt wurde, dass die Vergabe von Stellplätzen an einem Standort eventuell nicht nur einem (einzigen) Anbieter zugutekommt, sondern auch mehrere Anbieter Nutznießer an einem Standort sein können. Dies stärkt den Wettbewerb bestehender Anbieter und kommt tendenziell den bereits bestehenden Kunden unterschiedlicher Anbieter zugute, deren CarSharing-Standorte dadurch im Einzelfall näher an ihre Wohnstandorte heranrücken. Auch wenn dies bereits durch die vorherige Formulierung des Gesetzentwurfes nicht ausgeschlossen war, lässt die jetzige Formulierung diesbezüglich keine Missverständnisse in der Vergabep Praxis entstehen.
- Auch begrüßen wir die in die Begründung B Besonderer Teil aufgenommene Klarstellung, dass neben CarSharing-Unternehmen auch ehrenamtliche CarSharing-Vereine und Genossenschaften von der Sondernutzung für stationsbasierte CarSharing-Stellplätze profitieren können. Dadurch werden Fehlinterpretationen über die aus dem § 2 CsgG übernommene Definition eines Anbieters von vornherein ausgeräumt. Gerade in kleinen Kommunen können neue CarSharing-Angebote tendenziell nur von ehrenamtlich organisierten Anbietern wirtschaftlich betrieben werden.
- Wir interpretieren den neu aufgenommenen Einschub des Satz 2 im § 18a Absatz 2, der lautet „Es ist im Auswahlverfahren festzulegen, wie verfahren wird, wenn pro Fläche mehr als ein Unternehmen **einen Antrag auf Sondernutzung** stellt.“ (Heraushebung durch uns) so, dass damit ausdrücklich die Möglichkeit besteht, dass CarSharing-Anbieter nach wie vor für geeignete Straßenräume eigene Anträge auf Sondernutzung stellen können. Es mag sein, dass ein solcher Antrag des Anbieters dann erst einmal die öffentliche Bekanntmachung durch die Stadtverwaltung

voraussetzt und das von der Gesetzesänderung vorgesehene Vergabeverfahren einleitet, bevor dem Antrag stattgegeben werden kann. Das ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass die auslösende Initiative durch die CarSharing-Anbieter sinnvoll sein kann und zulässig ist:

CarSharing-Anbieter kennen am besten die Schwächen des bestehenden Standortangebotes ihrer Fahrzeuge und können einschätzen, wo sie durch neue CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum die Potenziale neuer Kunden am ehesten realisieren können. Gerade dort, wo die Anbieter heute am schlechtesten private Flächen für ihre Fahrzeugstandorte anmieten können, bestehen oft die besten Potenziale für eine Verkehrs- und Flächenentlastung. Der hohe Parkdruck in solchen urbanen Stadtteilen veranlasst Privatkunden oftmals, ihr eigenes Auto abzuschaffen, wenn in räumlicher Nähe ein gutes stationsbasiertes CarSharing-Angebot existiert. Das belegt unsere aktuelle Nutzerbefragung im EU-Projekt STARS, die unter anderem in den Kölner Stadtbezirken Sülz/Klettenberg stattgefunden hat.

Noch einmal möchten wir uns für die Gesetzesänderung bedanken und hoffen auf eine zügige Beschlussfassung durch den Landesgesetzgeber sowie die anschließende großzügige Anwendung der Sondernutzung durch die Kommunen in Nordrhein-Westfalen.

Gerne werden wir auf Wunsch die einzelnen Punkte unserer Stellungnahme weiter ausführen und mit weiteren Informationen ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Willi Loose', with a long horizontal stroke extending to the right.

Willi Loose