

## **Antrag**

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Schaffung von Rechtssicherheit für Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeug-Stellplätze**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Carsharing, die geteilte Autonutzung, erfreut sich wachsender Beliebtheit und kann so zunehmend die Parkplatzproblematik in den Städten entlasten. Neben den herkömmlichen Carsharing-Organisationen haben in letzter Zeit auch klassische Autovermietungen begonnen, Carsharing-Dienstleistungen anzubieten, z. B. die Firma Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG mit dem Sixti Car Club oder die Firma Hertz Autovermietung GmbH mit dem Angebot Connect. Doch das Wachstum dieser umweltfreundlichen Mobilitätsdienstleistung ist davon abhängig, attraktive Carsharing-Stationen zur Verfügung stellen zu können. Diese sollten vor allem nahe zur Nachfrage liegen – also z. B. in den dicht bebauten Wohn- und Mischgebieten. Gerade in den innerstädtischen Gebieten stehen hier kaum Alternativen außerhalb des öffentlichen Straßenraums zur Verfügung. Der Versuch des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) eine Ermächtigungsgrundlage für eine Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Rechtssicherheit zu schaffen, ist in der letzten Legislaturperiode am anhaltenden Widerstand des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie gescheitert.

Für die Förderung des umweltfreundlichen Carsharing mit einer Stellplatzprivilegierung spricht unter anderem, dass damit gerade in Innenstadtlagen der Parkdruck reduziert werden kann, weil private Autonutzung mit entsprechendem Stellplatzbedarf in erheblichem Maße ersetzt wird. In Bremen haben Untersuchungen ergeben, dass zehn Carsharing-Autos 95 Privatfahrzeuge ersetzen. Insgesamt konnte der öffentliche Straßenraum hier bereits zwischen 1 000 und 1 500 Pkw durch die derzeit rund 6 000 Carsharer entlastet werden. Hinzu kommt, dass Carsharing Umwelt und Klima schont, da es in einen Mobilitätsmix eingebettet ist, bei dem der überwiegende Teil der Mobilität mit Bussen und Bahnen, mit dem Rad und zu Fuß zurückgelegt wird. Darüber hinaus haben sich die in Deutschland aktiven Carsharing-Betreiber zusammen mit dem Umweltbundesamt auf Umweltstandards geeinigt („Blauer Engel“), die u. a. gewährleisten, dass die eingesetzten Fahrzeuge möglichst geringe Emissionen verursachen. Carsharing ist Teil eines modernen öffentlichen Verkehrssystems,

das nicht mehr von Haltestelle zu Haltestelle denkt, sondern ein komplettes Mobilitätsangebot als Alternative zum privaten Pkw ermöglicht. Alle Erfahrungen mit der Stellplatzprivilegierung für Carsharing-Stationen in Modellversuchen in Bremen und Berlin und im europäischen Ausland sind von den Kommunen überaus positiv gewertet worden – und sogar (z. B. vom ADAC) mit Preisen ausgezeichnet worden. Der Bund sollte ihnen nicht länger das Recht verwehren, zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität, Nutzervorteile für Carsharing durch die Einrichtung öffentlicher Stellplätze einzuräumen.

Die gleiche Problematik wie bei Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum stellt sich auch beim Thema Elektrofahrzeuge, die zusätzlich zum Stellplatz die Anforderung haben, elektrischen Strom während des Parkvorgangs laden zu können. Zwar können unter Berufung auf § 6 Absatz 1 Nummer 3 StVG Parkplätze für bestimmte Fahrzeuge vorgehalten werden. Die auf dieser Rechtsgrundlage durch die Kommunen erteilte Sondernutzungserlaubnis schafft aber nach Ansicht der Länder keine Rechtssicherheit für den Betrieb dieser Stellplätze. Der Bund-Länder-Fachausschuss StVO hatte daher im Januar 2010 einstimmig (16:0) festgestellt, dass ein entsprechender Regelungsbedarf in StVG und StVO bestehe, um einen reibungslosen Betrieb der Ladesäulen zu gewährleisten sowie verkehrsrechtliche Vorteile für die Nutzer. Dies wurde zur Förderung der Elektromobilität von der Verkehrsministerkonferenz ausdrücklich gefordert. Der Bundesrat hat am 24. September 2010 auf Antrag der Länder Hamburg und Baden-Württemberg eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes beschlossen, um Parkprivilegien für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum zu schaffen (Bundesratsdrucksache 489/10). Allerdings bedarf diese Änderung noch der Zustimmung durch den Bundestag, um Gesetz zu werden.

Die derzeitige Rechtslage ermöglicht es zwar, auf Antrag eine Sondernutzungserlaubnis zu gewähren, um Ladestationen von Elektrofahrzeugen oder Carsharing-Stationen mit Ausnahmeregelungen einzurichten. Allerdings wird dies in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich gehandhabt. Während z. B. in Nordrhein-Westfalen eine Ausnahmeregelung gemäß § 46 StVO für die Errichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge erteilt worden ist, teilte das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein dem Geschäftsführer der Stadtwerke Rendsburg GmbH in Kenntnis des Erlasses aus Nordrhein-Westfalen seine Rechtsauffassung mit, es müsse ein objektives Erfordernis zur Ausweisung derartiger Sonderabstellflächen im öffentlich gewidmeten Straßenraum bestehen, die aber angesichts der Vergleichbarkeit eines elektrischen Ladevorgangs mit einem Betankungsvorgang bei Fahrzeugen mit anderen Antriebsarten grundsätzlich nicht festgestellt werden könne. Von daher, so das schleswig-holsteinische Verkehrsministerium, seien Ladestationen für Elektrofahrzeuge „konzeptionell grundsätzlich außerhalb des öffentlich gewidmeten Verkehrsraums vorzusehen, wie dies bei allen anderen Energiezuführungen für Kraftfahrzeuge ebenfalls der Fall ist“. Eine „Notwendigkeit zur Einrichtung am Fahrbahnrand“ sei nicht erkennbar. Ausnahmeregelungen nach § 46 StVO sind daher keine Dauerlösung, da sie – wie der geschilderte Fall zeigt – in den Bundesländern auch nicht einheitlich geregelt werden.

Wenn die Bundesregierung Deutschland sich tatsächlich zu einem Leitmarkt für Elektromobilität entwickeln will, darf sie das Thema Ladestationen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum nicht der Willkür einzelner Landesbehörden überlassen, sondern muss eine bundesweit einheitliche gesetzliche Regelung schaffen, wie sie der Bundesrat jetzt beschlossen hat.

Verschärfend hinzu kommt die mangelnde Rechtssicherheit im Umgang mit Falschparkern auf Sondernutzungsflächen für Elektrofahrzeuge oder Carsharing-Stationen. Denn diese Flächen sind nicht rechtssicher sanktioniert, so dass ein Falschparker vor Gericht z. B. erfolgreich gegen das Abschleppen

seines Fahrzeugs klagen könnte. Hinzu kommt, dass auch das Anbringen von Sperrern, wie z. B. Parkbügeln, die das Falschparken verhindern sollen, rechtlich nicht geregelt ist.

Die Markteinführung von Elektrofahrzeugen, worunter neben reinen Elektrofahrzeugen auch Plug-in-Hybride zu zählen sind, hängt neben vielen anderen Faktoren (siehe dazu den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/1164 „Mit grüner Elektromobilität ins postfossile Zeitalter“) auch davon ab, welche Benutzervorteile gewährt werden. Neben einer rechtssicheren Gewährung von Stellplätzen ist hierbei auch die Frage zu lösen, wie der diskriminierungsfreie Zugang nach § 20 Absatz 1 Satz 1 des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) auch auf Ladestationen im öffentlichen Straßenraum übertragen werden kann. Dabei sollte den Kommunen als Konzessionsgeber oder Erlaubnisbehörde die Möglichkeit eingeräumt werden, die Aufstellung der Ladeinfrastruktur an Bedingungen zu knüpfen. So sollten Kommunen vertraglich verlangen können, dass an den Ladestationen nur regenerativ erzeugter Strom vertrieben wird. Sie sollten das Recht erhalten, Nutzungsgebühren zu erheben und Auflagen hinsichtlich städtebaulicher Belange zu machen, z. B. die optische Einpassung der Ladeinfrastruktur in das Straßenbild historischer Altstädte.

Da sich Carsharing aufgrund der häufig innerstädtischen Nutzung mit begrenzten Reichweiten auch für Elektromobilität besonders gut eignet und hierzu im Rahmen der Elektromobilitäts-Modellregionen in Berlin und Frankfurt z. B. durch DB Carsharing und andere Anbieter in anderen Modellregionen auch bereits Plug-in-Hybride und reine Elektroautos zum Einsatz kommen, ist eine einheitliche rechtliche Regelung für Carsharing-Stationen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge umso mehr angezeigt. Allerdings sollten Betreiber von Carsharing-Fahrzeugen unabhängig von der Antriebsform des Fahrzeugs, Stellplätze bei Kommunen beantragen können. Antragsberechtigt sollten dabei alle Anbieter sein, die eine dezentrale, auch stundenweise und automatisierte Anmietung von Autos ermöglichen. Es sollten den Verkehrsbehörden die Möglichkeit gegeben werden, Qualitätsanforderungen hinsichtlich Umweltauflagen der Fahrzeuge, nutzungsabhängiger Tarife und jederzeitigen Zugangsmöglichkeiten zu stellen.

Die Verkehrsbehörden sollten dabei das Recht erhalten, für die Ausweisung dieser Stellplätze Gebühren zu erheben. Außerdem bleibt die Entscheidung darüber, ob Carsharing-Unternehmen Stellplätze überlassen werden, immer Entscheidung der Kommunen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. eine Änderung des StVG und nachfolgend der StVO zu beschließen, mit der die Ausweisung von Flächen für Carsharing-Stationen und Elektrofahrzeugen im öffentlichen Straßenraum bzw. die Errichtung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge von Verkehrsbehörden rechtssicher selbstständig entschieden werden kann,
2. den diskriminierungsfreien Zugang von Strom an Ladestationen im öffentlichen Straßenraum durch eine Änderung des EnWG oder anderer gesetzlicher Regelungen zu gewährleisten,
3. Kommunen das Recht einzuräumen, die Aufstellung von Ladeinfrastruktur an Bedingungen zu knüpfen, z. B. den ausschließlichen Vertrieb regenerativ erzeugten Stroms, der Erhebung von Nutzungsgebühren und die optische Einpassung der Ladeinfrastruktur in das historisch gewachsene Straßenbild.

Berlin, den 5. Oktober 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

