

Mobility Center GmbH Mainzerhofstraße 1 99084 Erfurt

Thüringer Landtag
Ausschuss für Infrastruktur, Landwirtschaft und Forsten
Jürgen-Fuchs-Straße 1
99096 Erfurt



– vorab per E-Mail: poststelle@thueringer-landtag.de –

Erfurt, 5. August 2022

**Stellungnahme zum Zweiten Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes
- Gesetzesentwurf der Fraktionen DIE LINKE, der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [DS 7/5375] -**

Sehr geehrter Herr Ministerialrat Heilmann, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

mit Schreiben vom 23. Juni 2022 wurde die Mobility Center GmbH (teilAuto Thüringen) im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum *Zweiten Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes (DS 7/5375)* um eine schriftliche Stellungnahme gebeten. Wir möchten uns ausdrücklich für die Möglichkeit bedanken, Ihnen eine Rückmeldung zum vorgelegten Gesetzesentwurf geben zu dürfen.

Als Anbieter, der seit vielen Jahren in den größeren Städten Thüringens ein Carsharingangebot bereitstellt, begrüßen wir die vorgeschlagene Gesetzesänderung ausdrücklich. Damit soll den Kommunen ein zusätzlicher Gestaltungsspielraum bei der Festlegung Carsharing-typischer Sondernutzungsgebühren unter den Bedingungen eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens bei der Stellplatzvergabe gem. § 18a Absatz 1 ThürStrG eingeräumt werden. Eine im Vergleich zu anderen Landesstraßengesetzen ausschließlich in Thüringen geltende Regelung, die den Markthochlauf neuer Carsharingstandorte im öffentlichen Straßenraum verhindert¹, würde somit liberalisiert.

¹ In Erfurt scheiterte die Vergabe von Carsharingflächen im Rahmen zweier Interessenbekundungsverfahren: 2020 für insgesamt acht Stellplätze an zwei Standorten sowie 2022 für ebenfalls acht reine E-Carsharingstellplätze an fünf Standorten im Zuge des BauHausMobility-Projekts. In Jena wurden bislang keine öffentlichen Stellplätze für eine Carsharingnutzung aufgrund der Gebührenproblematik vergeben bzw. ausgeschrieben. In Gera und Weimar wurden Stellflächen im öffentlichen Straßenraum bisher nur kurzzeitig befristet ausgewiesen, die landesgesetzlichen Regelungen fanden hier noch keine Anwendung.

Mobility Center GmbH
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Geschäftsführer:

Tel.: 0345 44 6000
teilauto.net
kontakt@teilauto.net

www.blauer-engel.de/uz100
• umweltschonende Verkehrsdienstleistung



**GEMEINWOHL
ÖKONOMIE** Ein Wirtschaftsmodell
für die Zukunft
Bilanzierendes
Unternehmen

Die in Aussicht gestellte Streichung des § 18a Absatz 3 Satz 2, letzter Halbsatz, dass eine Gebühr zu erheben ist, "die mindestens dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraums entsprechen muss", ist unserer Auffassung nach aus mehreren Gründen zielführend für die weitere Etablierung von Carsharingangeboten inkl. einer Entlastung des öffentlichen Parkraums durch alternative Mobilitätsangebote im Verbund mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds (Bus/Bahn, Fahrrad, Fußverkehr). Wir konzentrieren uns im Weiteren auf die Aspekte des Beihilfenrechts, den kommunalen Entscheidungsrahmen sowie die Perspektive des Anbieters.

Beihilfenrecht: Die Änderung führt zu keiner Privilegierung einzelner Anbieter

Es stellt sich die grundlegende Frage, ob es konkret für stationsbasiertes Carsharing, für das ausschließlich in § 18a ThürStrG Regelungen getroffen wurden, einer besonderen Notwendigkeit bedarf, verschärfte Vorgaben im Hinblick auf die Gebührenbemessung außerhalb von § 21 ThürStrG zu treffen, die sich entweder aus den Rechtsvorgaben des Bundescarsharinggesetzes (CsgG) oder aus der Angebotsform selbst (Sondernutzung auf fest reservierten Stellplätzen) ergeben und die in ihrer Relevanz auf die mögliche Gewährung unzulässiger Beihilfen nicht durch die allgemeinen Regelungen zur Sondernutzung in § 21 ThürStrG erfasst werden.

Nach § 3 Absatz 2 Nr. 2 CsgG sollen Ermäßigungen oder Befreiungen beim Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen für Carsharingfahrzeuge möglich sein. Den Ländern wird in der Begründung zu § 3 Absatz 4 CsgG die Möglichkeit eingeräumt, „in Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4 StVG als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorzusehen“. Ein Verweis auf eine Beihilfenverbotsregelung zu § 3 Absatz 2 Nr. 2 CsgG oder auch zu den Regelungen für stationsbasiertes Carsharing nach § 5 CsgG findet sich dabei nicht; das CsgG hat das EU-Notifizierungsverfahren durchlaufen.

Carsharinganbieter, die auf feste Stationen angewiesen sind, müssen sich auf § 5 CsgG in Verbindung mit § 18a ThürStrG stützen. Da gemäß § 18a Absatz 2 ThürStrG in Anlehnung an § 5 Absatz Satz 4 CsgG das Vergabeverfahren zur Ausweisung von Stellplätzen für einzelne Flächen getrennt durchgeführt werden kann, verstößt eine Kommune mit einer auf Grundlage von § 21 ThürStrG bemessenen Gebührenhöhe nicht gegen EU-Recht, da diese für alle zum Zuge kommenden Anbieter gilt. Kein Anbieter würde damit generell oder einzeln für sich privilegiert werden. Eine landesgesetzliche Vorgabe zu Sondernutzungsgebühren ausschließlich für stationsbasiertes Carsharing gem. § 5 CsgG befördert zudem eine strukturelle Ungleichbehandlung, wenn nur bei diesen eine Stellplatzpreisbildung auf Grundlage eines sog. *marktgleichen Gegenwerts* gelten soll, bei Angeboten nach § 3 CsgG jedoch nicht.

Laut Art. 107 Absatz 1 AEUV *„sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar“*. Stationsbasiertes Carsharing nach § 5 CsgG ist weder durch bestimmte Anbieter definiert noch erlauben die gesetzlichen Regelungen die Flächenvergabe per se nur an einen bestimmten Anbieter. Maßgeblich ist lediglich die Carsharing-Definition nach § 2 CsgG. Weiterhin sieht Art. 107 in Absatz 3 lit. c AEUV Ausnahmen *„zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“* vor. Es ist nicht ersichtlich, warum selbst bei Rückgriff auf diese Ausnahmeregelung zwischen Angebotsformen (nicht stationsgebundenes Carsharing nach § 3 CsgG vs. stationsbasiertes Carsharing nach § 5 CsgG i.V.m. § 18a ThürStrG) grundsätzlich unterschieden werden sollte. Wenngleich die Vergabe von Flächen für stationsgebundenes Carsharing konkret die exklusive Nutzung durch einzelne Anbieter beinhaltet und insofern eine im Zuge des Auswahlverfahrens getroffene Privilegierung für den/ die Anbieter darstellt, so ist die Gebührenbemessung in einer kommunalen Sondernutzungssatzung ebenso wie das Auswahlverfahren im Vorfeld anbieterneutral und richtet sich nach sachkonformen Kriterien.

Kommunen: Die Änderung führt zu mehr Sicherheit bei der Gebührenbemessung

Zur Ermittlung eines sog. *marktgleichen Gegenwerts* für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf der Grundlage privater Stellflächen in vergleichbarer Lage bietet sich für die Kommunen kaum eine gesicherte Grundlage. Es existiert kein Mietspiegel privater Stellflächen. Stellplatzneuvermietungen bilden häufig nur einen kleinen Teil des Stellplatzmietmarkts ab. Der Großteil des privaten Mietbestands bei Stellflächen ist nicht Teil eines öffentlichen Markts, da Parkplätze oft nur intern vermietet werden (z.B. bei Wohnungsunternehmen). Die Marktwertermittlung ist vor allem dann schwierig, wenn es im Umfeld entweder keine vergleichbaren privaten Stellplätze gibt oder nur solche, die für den Carsharingbetrieb ungeeignet sind (z.B. im Innenhof oder in Tiefgaragen).

Im öffentlichen Straßenraum rangieren die Stellplatzkosten zwischen 0 EUR (keine Parkraumbewirtschaftung), den Jahresgebühren in Bewohnerparkgebieten (vielfach max. 30,70 EUR p.a.) und den Erlösen an Parkscheinautomaten in bewirtschafteten Zonen. Eine sinnvolle Orientierung fällt hier schwer: Eine Fixierung auf das Kurzzeitparken liefe der eigentlichen Zielsetzung von CsgG/ ThürStrG (insbesondere Umwelt- und Parkraumentlastung) entgegen, gleichwohl bleiben die Vorgaben des § 21 ThürStrG unumgänglich, wonach bei der Bemessung der Gebühren *„Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen“* sind. § 21 ThürStrG

erlaubt es den Kommunen, in ausreichendem Maß sach- und marktgerechte Erwägungen im Hinblick auf die Gebührenbemessung für Carsharingstellplätze zu treffen:

- *“Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße”*: diese ist im Fall von Carsharing nicht höher als bei einem üblichen Gemeingebrauch durch den ruhenden Verkehr;
- *“Art und Ausmaß der Einwirkung auf den Gemeingebrauch”*: der Gemeingebrauch bleibt dauerhaft eingeschränkt, gleichzeitig wird dieser über die Teilnahme am Carsharingangebot und damit am motorisierten Individualverkehr grundsätzlich weiterhin für eine unbestimmte Zahl von Marktteilnehmern ermöglicht – es handelt sich dabei um keine sachfremde Nutzung des Gegenstands (Stellplatz);
- *“das wirtschaftliche Interesse des Gebührensschuldners”*: dieses Interesse ist insbesondere abhängig von den zur Verfügung gestellten Flächen, der Nachfrageentwicklung, zusätzlichen Auflagen an das Carsharingangebot (technische Flottenvorgaben, Investitionskosten, Betriebspflicht) sowie weiteren externen Faktoren, die die Attraktivität des privaten Pkw-Besitzes ggf. einschränken (z.B. durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung). Umgekehrt können Kommunen aber auch bei einem funktionierenden Wettbewerb unter Carsharinganbietern bzw. steigendem Marktinteresse eine Anpassung von Sondernutzungsgebühren unabhängig von der Entwicklung des privaten Stellplatzmarkts vornehmen, wenn sich bestimmte Standorte/ Gebiete als besonders attraktiv für Carsharing herausstellen.

Kommunen werden durch die vorgesehene Änderung des § 18a Absatz 3 ThürStrG in die Lage versetzt, nach eigenen Kriterien Stellplätze für interessierte Anbieter auszuweisen, sofern diese die formalen Voraussetzungen für Carsharinganbieter erfüllen. Durch eine kluge Festsetzung geeigneter Carsharingstellflächen können Städte und Gemeinden die Entwicklung “ihres” Carsharingangebotes steuern, indem sie Flächen ausschreiben, deren Lage sich nicht nur am wirtschaftlichen Vorteil eines Anbieters orientiert, sondern genauso verkehrspolitische Interessen oder die Nachfrage in der Bevölkerung berücksichtigt. Hierfür braucht es Anreize gegenüber den Carsharinganbietern, auch wirtschaftlich nicht vollständig attraktive Flächen zu besetzen. Anzurechnen ist auch, dass der Anbieter sich zu einem Angebot von bis zu acht Jahren verpflichtet, ungeachtet der tatsächlichen Nachfrageentwicklung oder wirtschaftlicher Unwägbarkeiten (Fahrzeugausfälle, Lieferschwierigkeiten, saisonale Auslastungsschwankungen und dergleichen).

Anbieter: Mit der Änderung können wirtschaftliche Auflagen/ Gegebenheiten berücksichtigt werden

Neben einer Vielzahl von Auflagen, die eine Kommune zur Voraussetzung für die Teilnahme am Stellplatzvergabeverfahren machen kann², hat ein Carsharinganbieter weitere nicht unerhebliche Kosten zu tragen:

2 Dies sind u.a. die Eignungskriterien nach Anlage zu § 5 CsgG sowie (gem. Interessenbekundungsverfahren Erfurt 2020/22) weitere technische Kriterien wie Flottenemissionen, E-Fahrzeugquote, Buchbarkeit/ tel. Erreichbarkeit, Reinigungszyklen, Erreichbarkeit vor Ort usw..

- Herstellung von Ladeinfrastruktur im vier- bis fünfstelligen Bereich (exklusive Ladeinfrastruktur ist derzeit nicht oder nur sehr eingeschränkt förderfähig, öffentliches Laden aufgrund zeitgesteuerter Tarife i.d.R. nicht nutzbar);
- (teilweise) Übernahme von Kosten für die Stellplatzeinrichtung (Markierung, Beschilderung) im unteren vierstelligen Bereich – abhängig von den Vorgaben der Kommune;
- strukturell bedingt: Mindereinnahmen aufgrund unterschiedlicher Standortbedingungen, saisonalen Nachfrageschwankungen, Fahrzeugverfügbarkeiten, Hochlaufphasen;
- langfristiges wirtschaftliches Risiko aufgrund der Vorgaben von § 18a Absatz 5 (Betriebspflicht).

Diese Parameter bestimmen maßgeblich das wirtschaftliche Anbieterinteresse und sollten bei dessen Bewertung eine Rolle spielen dürfen. Dem Gegenwert der Stellplatznutzung steht nicht nur eine Gebühr als Ausgleich für das Nutzungsprivileg an sich entgegen, sondern weitere Angebotsbedingungen und Investitionsentscheidungen, die über die wirtschaftliche Attraktivität eines Stellplatzes für einen Carsharinganbieter entscheiden.

Im Folgenden möchten wir kurz auf die weiterführenden Fragen im Zuge des Anhörungsverfahrens eingehen:

1. Wie bewerten die Vertreter der Landkreise und Kommunen sowie der Verwaltung den Gesetzentwurf, hinsichtlich des Gebots an Städte und Gemeinden, Einnahmen für die kommunalen Haushalte zu erzielen?

Als Anbieter sind wir nicht angesprochen und verweisen lediglich auf die hohen Einsparpotenziale, die ein Carsharingangebot insbesondere in Gebieten mit hohem Parkdruck entfalten kann und die erheblich (Faktor 10–20) dazu beitragen, bspw. die Kosten für (steuerfinanzierte) Quartiersgaragen, herzustellende bzw. abzulösende Stellplätze nach Stellplatzbaupflicht oder steigende Kosten für Bewohnerparkgebühren zu minimieren oder zu vermeiden. Gleichzeitig erlaubt eine Streichung der bisherigen Regelung den Kommunen Erlöse zu kalkulieren, die sich am tatsächlichen Markt für Carsharingstellplätze erzielen lassen und damit nicht nur unter, sondern durchaus auch über der heute geltenden Beschränkung auf das private Mietmarktniveau liegen können.

2. Werden durch die Neuregelung der Sondernutzungsgebühren EU-beihilferechtliche Bedenken gesehen, beziehungsweise die Bedenken, die vom Umweltbundesamt im 1. Teilbericht des Forschungsprojekts: „Recht und Rechtsanwendung als Treiber oder Hemmnis gesellschaftlicher, ökolo-

gisch relevanter Innovationen - untersucht am Beispiel des Mobilitätsrechts" (Seite 180) veröffentlicht wurden, geteilt?

Hierzu möchten wir auf die obigen Ausführungen verweisen und stellen fest, dass das Carsharinggesetz des Bundes (CsgG) keine Regel zur Gebührenfestsetzung für stationsbasierte Carsharingangebote enthält. Das Gesetz hat das EU-Notifizierungsverfahren durchlaufen, ein Fehlen von Gebührenregelungen wurde dabei weder hinsichtlich der Regelung zur Ermäßigung von Parkgebühren für Carsharingfahrzeuge in Parkbewirtschaftungszonen nach § 3 CsgG als unzulässige Beihilfe eingeschätzt noch hinsichtlich fehlender Regelungen für stationsbasiertes Carsharing nach § 5 CsgG, d.h. auch ohnedem ist das Bundescarsharinggesetz EU-konform:

- § 5 Absatz 9 CsgG verweist hinsichtlich der Gebührenregelung auf § 8 Absatz 3 Bundesfernstraßengesetz (FstrG), in dem es heißt: „Die Gemeinden können die Gebühren durch Satzung regeln, soweit ihnen die Sondernutzungsgebühren zustehen. Bei Bemessung der Gebühren sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen.“ Es ist nicht ersichtlich, warum im Thüringer Straßengesetz hierzu genauere Regelungen getroffen werden sollten als im Bundesfernstraßengesetz. Zwar weist der Bundesgesetzgeber in der Begründung zu § 5 Absatz 9 CsgG darauf hin, dass „etwaige Gebührensatzungen der Gemeinden (...) im Lichte etwaiger Vorgaben aus dem Unionsrecht, also insbesondere auch im Lichte der beihilferechtlichen Vorgaben aus Artikel 107 und 108 AEUV, zu treffen“ wären. Er stellt jedoch zugleich im Allgemeinen Teil, Abschnitt III CsgG klar: „Eine Ergänzung des Bundesfernstraßengesetzes um eine Sondernutzungsvorschrift für das stationsbasierte Carsharing erscheint vor dem Hintergrund des auf das Carsharing zugeschnittenen Auswahlverfahrens nicht sinnvoll.“
- Im genannten Gutachten heißt es (S. 181): „Auf der Ebene der Ermächtigungen zu konkreten Gebührenbestimmungen ist es nicht erforderlich, die Vorschriften zu ändern, um auch die Berücksichtigung von Sondernutzungen für unternehmensbezogenes Carsharing zu ermöglichen. Das gilt sowohl für die Ermächtigung aus § 8 Absatz 3 FstrG als auch für die betreffenden Regelungen der Landesstraßengesetze. Diese erfassen „automatisch“ auch Sondernutzungen für Carsharing“³. Insofern bedarf es aus Sicht der Gutachter keiner weiteren Vorgaben, die über die bestehenden Regelungen (hier § 21 ThürStrG) hinausgehen. Die Gutachter warnen insbesondere nur dann vor einer Änderung der bestehenden Regelungen, wenn die „Berücksichtigung des wirtschaftlichen Nutzungsinteresses bei der Gebührenhöhe“ als einer der sog. tragenden Gründe keine Rolle gegenüber anderen Erwägungsgründen (bspw. Umweltschutz) mehr spielen würde⁴. Dies ist jedoch mit der Rücknahme des letzten Halbsatzes in § 18a Absatz 3 ausgewiesen nicht der Fall. Die Maßgabe eines

3 Vgl. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-11-20_texte_94-2019_rechtsinmobil_1-teilbericht-recht-innovation.pdf

4 Vgl. Ebd. S. 182.

sog. *marktgleichen Gegenwerts* würde eine Missinterpretation der gutachterlichen Stellungnahme in diesem Punkt widerspiegeln.

3. Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf hinsichtlich der möglichen Gebührenreduktion für Carsharingangebote im Verhältnis zu sonstigen Sondernutzungen, die nicht von der Neuregelung betroffen sind, wie beispielsweise E-Scooter, Gastronomie, Einzelhandel, Veranstaltungen und dergleichen?

Eine Konkretisierung von Vorgaben hinsichtlich speziell auf Carsharing bezogene Gebührenregelungen erscheint insbesondere deshalb verzichtbar, weil eine Beihilfeverbotsregel auch für andere Arten von Sondernutzungen gemäß § 21 ThürStrG gilt und das wirtschaftliche Interesse eines Anbieters heute schon zu berücksichtigen ist. Carsharing sollte dabei nicht selektiv betrachtet werden. Der wirtschaftliche Vorteil eines Carsharingangebots orientiert sich an einer Vielzahl von Kriterien, die sowohl im Ermessen als z.T. auch im Vorteil einer Kommune liegen können (Netzdichte, Parkdruck, sozioökonomische Faktoren, Umweltvorgaben u.ä.) und entspricht weder vordergründig noch ausschließlich dem Erlösanteil bei der Vermietung privater Stellflächen. Dies ist auch bei anderen Sondernutzungsarten der Fall. Die Gebühren für unterschiedliche Tatbestände differieren aufgrund sachgerechter Nutzungsunterschiede naturgemäß.

4. Welche Erfahrungen haben Sie bisher mit Carsharing, Carsharingangeboten und Carsharingstellplätzen machen können und wo sehen Sie Verbesserungsbedarf?

Hierzu verweisen wir auf die obigen Ausführungen (vgl. Fußnote 1). Ein Großteil der heute in Thüringen genutzten Carsharingflächen befindet sich auf privatem Grund. Öffentliche Flächen werden im Rahmen von älteren Ausnahmegenehmigungen genutzt, eine Vergabe auf Grundlage von § 18a ThürStrG erfolgte bisher nicht. Im Zuge der bevorstehenden Änderung sehen wir auch die Chance für eine Neuregelung von Sondernutzungsgebühren in anderen Bereichen, bspw. bei der Errichtung und dem Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur. Zum Teil gibt es die Bestrebung (bspw. in der Landeshauptstadt Erfurt), sich bei der Gebührenbemessung an den Regelungen für Carsharingstellplätze zu orientieren, was sowohl sachlich falsch als auch für die Anbieter von Ladeinfrastruktur wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Hier würde eine Änderung der heutigen Regelung in § 18a Absatz 3 Satz 2 ThürStrG sachgerechteren Bemessungsspielräumen zum Durchbruch verhelfen.

5. Wie beurteilen Sie den Vorschlag, den Ermessensspielraum der Städte und Gemeinden bei der Erhebung von Sondernutzungsgebühren zu erweitern und damit die Einrichtung von Carsharingstellplätzen zu unterstützen?

Wie dargestellt begrüßen wir den vorgelegten Vorschlag zur *Zweiten Änderung des Thüringer Straßengesetzes* und sehen darin die Beseitigung einer großen Hürde zum Ausbau und zur Verbreitung von Carsharingangeboten in Thüringen. Eine explizite Erweiterung von Ermessensspielräumen ergibt sich daraus nur

insofern, als dass nunmehr die ohnehin bestehenden Bemessungsgrundlagen bei der Festlegung von Sondernutzungsgebühren gem. § 21 ThürStrG zum Tragen kommen.

6. Haben Sie weitere Anmerkungen zum Gesetzentwurf (§ 18a Abs.3 Satz 2 ThürStrG) beziehungsweise zum derzeit gültigen § 18a ThürStrG?

Die Vorgabe des § 18a Absatz 5 ThürStrG (Betriebspflicht) sehen wir aus den oben genannten Gründen kritisch. Hinzu kommt, dass hierdurch die Vergabe von Stellplätzen über ein einfaches Ausschreibungsverfahren mit dem Rechtsakt der Sondernutzung zumindest formal in die Nähe des Konzessionsrechts gerückt und eine weitere, bezifferbare Gegenleistung durch den Anbieter gefordert wird. Dies könnte Interessierte Kommunen, die planen, geeignete Stellplätze auszuschreiben, vor unüberwindbare Hürden stellen, da sie die Vorgaben des Konzessionsrechts inkl. weitreichender Ausschreibungsvoraussetzungen beachten müssen. Wir möchten daher dringend eine Streichung der Betriebspflichtvorgabe anregen. Sofern dies nicht möglich ist, schlagen wir alternativ folgende Formulierungsänderung vor:

BISHER: "Der ausgewählte Carsharinganbieter hat **auf der Stellfläche** für die Dauer der erteilten Sondernutzungserlaubnis im Rahmen des Zumutbaren ein Carsharingfahrzeug zur Nutzung anzubieten (Betriebspflicht)."

NEU: "Der ausgewählte Carsharinganbieter hat **je genehmigtem Standort** für die Dauer der erteilten Sondernutzungserlaubnis im Rahmen des Zumutbaren ein Carsharingfahrzeug zur Nutzung anzubieten (Betriebspflicht)."

Dies würde verhindern, dass Stellflächen von einem Anbieter komplett unbesetzt bleiben und den Anbieter verpflichten, zumindest je Standort mindestens ein Carsharingfahrzeug zur Nutzung anzubieten, ohne dass tatsächlich JEDE Stellfläche dauerhaft mit Fahrzeugen besetzt sein muss. Nachfrageschwankungen bzw. einem Angebotshochlauf könnte so besser Rechnung getragen werden. Ein möglicher Konzessionszwang für alle beantragten Standorte würde sich daraus vermutlich aber auch weiterhin ableiten lassen.

Mit freundlichen Grüßen

teilAuto Thüringen

Mobility Center GmbH Geschäftsführer:
Peterssteinweg 10
04107 Leipzig

Tel.: 0345 44 5000
teilauto.net
kontakt@teilauto.net

www.blauer-engel.de/uz100
• umweltschonende Verkehrsmittelnutzung



GEMEINWOHL 
ÖKONOMIE Ein Wirtschaftswort
mit Zukunft
Bilanzierendes
Unternehmen