

THÜR. LANDTAG POST  
18.08.2022 06:54

20705/22



bcs • Schönhauser Allee 141 B • 10437 Berlin

Thüringer Landtag

Ausschuss für Infrastruktur,  
Landwirtschaft und Forsten

Jürgen-Fuchs-Straße 1

99096 Erfurt

Es schreibt Ihnen

per Mail an: [poststelle@thueringer-landtag.de](mailto:poststelle@thueringer-landtag.de)

**Zweites Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes – /  
7/5375**

– Drucksache

**Stellungnahme des Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)**

Berlin, 17. August 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übersendung des Entwurfs des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes und für die Gelegenheit, zu dem Gesetzentwurf Stellung nehmen zu dürfen.

Die geplante Streichung der Vorgabe in § 18a Absatz 3 Satz 2, letzter Halbsatz ThürStrG, dass für zugeordnete CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum eine Gebühr zu erheben ist, „die mindestens dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraums entsprechen muss“ begrüßen wir sehr. In unserer Stellungnahme vom 09. April 2019 zum ursprünglichen Gesetzentwurf der Landesregierung hatten wir bereits die Streichung dieses Halbsatzes vorgeschlagen. Wir halten die Streichung weiterhin für notwendig.

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

[www.carsharing.de](http://www.carsharing.de)  
[info@carsharing.de](mailto:info@carsharing.de)  
Tel. 030-92 12 33 53  
Fax 030-22 32 07 04

§ 18a des Thüringer Straßengesetzes ist eine Regelung in Nachfolge zu § 5 Carsharinggesetz (CsgG) des Bundes. Im Jahr 2017 hatte der Bund in diesem Gesetz umfassende Regelungen zur Förderung von CarSharing beschlossen. In der Gesetzesbegründung greift der Bund zahlreiche verkehrswissenschaftliche Studien auf, die zeigen, dass CarSharing dabei hilft, Pkw-Verkehr zu reduzieren. Deswegen sieht der Bund CarSharing als für den Klimaschutz und die Reduzierung des Flächenverbrauchs durch den Kfz-Verkehr wichtige Dienstleistung an, deren Förderung im Allgemeininteresse ist. In § 3 CsgG regelt der Bund allgemeine Fördermöglichkeiten für CarSharing durch Schaffung von Stellplätzen im öffentlichen Raum und Reduzierung von Parkgebühren. In § 5 CsgG hat der Bund zusätzlich eine Möglichkeit geschaffen, zugeordnete Stellplätze für stationsbasiertes CarSharing im öffentlichen Raum auf Basis einer Sondernutzungsgenehmigung einzurichten. Da der Bund hier die Sondernutzung als Rechtsgrundlage sieht, konnte er in § 5 nur eine Regelung für Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen treffen. Aufgrund der föderalen Kompetenzverteilung gilt § 5 CsgG nicht für Straßen in der Baulast der Länder, Kreise und Gemeinden.

Der Bund hatte in seiner Gesetzesbegründung zum CsgG bereits die Hoffnung ausgedrückt, dass die Bundesländer zu § 5 analoge Regelungen für alle anderen Straßen schaffen. Dies hat Thüringen im Jahr 2019 mit dem § 18a ThürStrG getan. Dabei wurde jedoch der § 5 CsgG nicht unverändert oder dem Sinne nach gleich übernommen. Eine der in Thüringen neu hinzugekommenen Regelungen, die sich in der Vorlage des Bundes nicht finden, ist die Vorschrift in § 18a Absatz 3 Satz 2, dass eine Gebühr zu erheben ist, "die mindestens dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraums entsprechen muss".

In der ursprünglichen Gesetzesbegründung hatte der Landesgesetzgeber in Thüringen diese nun zur Streichung vorgeschlagene Vorschrift folgendermaßen begründet: „Die Gemeinde hat bei der Bemessung der Gebühr sicherzustellen, dass keine unzulässige Beihilfe im Sinne der Artikel 107, 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Abl. C 326 vom 26.10.2012, S 47) in der jeweils geltenden Fassung an den Carsharinganbieter gewährt wird. Es wird daher gesetzlich vorgegeben, dass eine Gebühr zu erheben ist und diese mindestens dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraums entsprechen muss. Hierbei ist auf die ortsüblichen Kosten für die Anmietung einer vergleichbaren privaten Stellfläche in vergleichbarer Lage abzustellen.“

Dass überhaupt beihilferechtliche Bedenken zur Aufnahme der Regelung in das Gesetz führten, überrascht deswegen, weil das bereits zwei Jahre zuvor verabschiedete CsgG des Bundes eine Prüfung der EU-Kommission durchlaufen hatte. Die Kommission hatte keine

beihilferechtlichen Bedenken gegen § 5 CsgG, der ohne konkrete Vorschrift zur Höhe der Gebühren auskommt.

Die zusätzliche Regelung des Landes Thüringen zur Gebührenhöhe wirft aber auch jenseits dessen viele Fragen auf. Unseres Erachtens ist die Vorschrift aus rechtlicher Perspektive entbehrlich, sachlich am falschen Kriterium orientiert und schränkt den Handlungsspielraum der Kommunen in Thüringen unnötig ein. Das möchten wir im Folgenden begründen.

**Die Regelung zur Gebührenhöhe in § 18a Absatz 3 Satz 2 ThürStrG ist sachlich am falschen Kriterium orientiert.**

Das Thüringer Straßengesetz legt fest, dass stationsbasierte CarSharing-Anbieter in einem transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahren Stellplätze im öffentlichen Raum zugeteilt bekommen können. Ohne Stellplatz im öffentlichen Raum hätte der begünstigte CarSharing-Anbieter eine private Fläche anmieten müssen, um sein Fahrzeug dort bereitzustellen. Dieses muss die kommunale Verwaltung bei der Bemessung der Sondernutzungsgebühr für den Stellplatz im öffentlichen Raum berücksichtigen. Andererseits hätte der CarSharing-Anbieter in dem betrachteten Stadtbereich kein Fahrzeug im privaten Raum bereitgestellt, wenn die Mietkosten der Fläche die durch Fahrzeugbuchungen erwirtschafteten Erträge überstiegen hätten. Auch dies muss die kommunale Verwaltung bei der Bemessung der Gebühr berücksichtigen. Die Sondernutzungsgebühr für den CarSharing-Stellplatz kann sich also nicht bloß am allgemeinen Marktpreis für Stellplätze im privaten Raum in vergleichbarer Lage orientieren. Sie muss sich vielmehr an den Kosten eines Stellplatzes auf dem für CarSharing erreichbaren Markt für private Stellplätze orientieren. Dieser erreichbare Markt ist gerade nicht der allgemeine Markt für private Stellplätze in vergleichbarer Lage, sondern nur derjenige Ausschnitt dieses Marktes, in dem CarSharing-Anbieter tatsächlich Flächen anmieten (können). Der zweite Halbsatz in § 18a Absatz 3 Satz 2 ThürStrG muss also schon deswegen gestrichen werden, weil er die Entscheidung der Kommunen über die Gebührenhöhe am sachlich falschen Kriterium orientiert.

**Die Regelung zur Gebührenhöhe in § 18a Absatz 3 Satz 2 ThürStrG behindert die Kommunen bei der angemessenen und beihilferechtlich unbedenklichen Gebührenfestsetzung.**

Beihilferechtliche Bedenken gegen zur Verfügung gestellte staatliche Leistungen sind regelmäßig dann begründet, wenn die Leistung nicht zu einer angemessenen Gegenleistung und/oder selektiv gewährt wird. (vergleiche Hermann et al. 2019, S. 171)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Unsere Ausführungen im Folgenden stützen sich insbesondere auf das für das Umweltbundesamt 2019 angefertigte Rechtsgutachten von Herrmann et al., dass alle rechtlichen Fragen in

Eine angemessene Gegenleistung für eine Sondernutzungserlaubnis für einen Stellplatz im öffentlichen Raum besteht jedoch mitnichten darin, den Preis zu bezahlen, der anfallen würde, wenn die Fläche im privaten Raum gelegen hätte. In der Praxis der Vergabe von CarSharing-Stellplätzen kann die Festsetzung einer angemessenen Gegenleistung vielmehr diverse Formen annehmen:

- Die Kommune kann in hoch verdichteten Innenstadtbereichen CarSharing-Stellplätze zuteilen, deren Preis unter den marktüblichen Preisen für den privaten Raum liegt. Sie begünstigt so die Ansiedelung von CarSharing in einem Bereich, in dem die Anbieter ansonsten kein CarSharing bereitstellen würden, da sie die Mietpreise für Stellflächen nicht erwirtschaften können. Hier orientiert sich die Kommune also an der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der interessierten Anbieter und an dem für CarSharing-Anbieter erreichbaren Teilmarkt für Stellplätze.
- Die Kommune kann in peripheren Randlagen CarSharing-Stellplätze zuteilen, die sehr wenig kosten, um Anreize dafür zu setzen, dass Anbieter diese nachfrageschwachen und wirtschaftlich schwierigen Lagen überhaupt besetzen. Hier orientiert sich die Kommune am Gesichtspunkt der flächendeckenden CarSharing-Versorgung, für die zum Teil wirtschaftliche Anreize gesetzt werden müssen.
- Die Kommune kann für Stellplätze in nachfragestarken 1-A-Lagen auch Preise über den im privaten Raum üblichen Preisen aufrufen, weil der besondere Wert der Sichtbarkeit im öffentlichen Raum den höheren Preis für die CarSharing-Anbieter im Vergleich mit einer weniger sichtbaren Lage im privaten Raum rechtfertigt und sie bereit sind, diesen zu bezahlen.

Dies ist nur eine Auswahl von Möglichkeiten, wie die Kommune durch Preisgestaltung für Stellflächen die Ansiedelung von CarSharing ermöglichen, eine angemessene Gegenleistung verlangen und dabei erzielbare Einnahmen auch abschöpfen kann. Die Handlungsspielräume, um so zu agieren, lässt das Thüringer Straßengesetz in seiner heutigen Fassung den Kommunen bei der Sondernutzung für CarSharing nicht.

Nach unserer Erfahrung können die Kommunen durch Markterkundungen vor Ort ein gutes Bild von der CarSharing-relevanten Marktlage erhalten und auf dieser Basis Stellplatz-Preise definieren, die das jeweilige wirtschaftliche Interesse der CarSharing-Anbieter angemessen

---

Zusammenhang mit der Sondernutzungsgebühr für zugeordnete CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum ausführlich diskutiert. Quellenangabe: Hermann et al. 2019: Hermann, Andreas; Klinski, Stefan; Heyen, Dirk Arne; Kasten, Peter: Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage. Forschungskennzahl 3717 17 1050: 1. Teilbericht des Forschungsprojekts: „Recht und Rechtsanwendung als Treiber oder Hemmnis gesellschaftlicher, ökologisch relevanter Innovationen – untersucht am Beispiel des Mobilitätsrechts – RechtSinnMobil“. UBA Texte 94/2019. Dessau-Roßlau, Juli 2019

berücksichtigen. Eine Vorgabe des Landesgesetzgebers, die notwendigerweise auf den Einzelfall vor Ort nicht eingehen kann, verhindert ein solches praxisnahes Vorgehen der Kommunen.

Die Regelung zur Gebührenhöhe in § 18a Absatz 3 Satz 2 ThürStrG sollte also auch deswegen gestrichen werden, weil sie die Kommunen bei der praktischen Umsetzung sachgerechter und angemessener Gebühren für zugeordnete CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum erheblich behindert.

**Die Regelung zur Gebührenhöhe in §18a Absatz 3 Satz 2 ThürStrG adressiert das wesentliche Kriterium einer unerlaubten Beihilfe nicht und ist deswegen entbehrlich.**

Neben der Angemessenheit der Gegenleistung ist aus beihilferechtlicher Perspektive bei der Festsetzung von Stellplatzgebühren für CarSharing besonders wichtig, ob von der jeweiligen Gebührenregelung eine Begünstigungswirkung ausgeht, die gegenüber bestimmten Unternehmen oder Unternehmenszweigen selektiv ist. Als selektiv begünstigend stuft der EuGH staatliche Fördermaßnahmen ein, wenn ihnen gegenüber dem Regelfall ein Ausnahmecharakter zukommt (vergl. die Ausführungen von Hermann et al. 2019, S. 171 f.).

Grundsätzlich ist eine Begünstigung für einen Wirtschaftszweig oder für bestimmte Unternehmen dann zulässig, wenn sie sich zur Erreichung bestimmter Lenkungsziele diskriminierungsfrei auf alle Unternehmen dieses Wirtschaftszweigs bezieht. Denn dann gilt, „dass allgemeingültige, in sich nach sachlichen Kriterien differenzierende rechtliche Systeme grundsätzlich nicht als selektiv wirkend anzusehen sind.“ (Hermann et al. 2019, S. 172). Entsprechend hat die EU-Kommission die durch das CsgG des Bundes vorgesehenen Fördermöglichkeiten auch nicht als unerlaubte Beihilfe eingestuft.

Auch bei der CarSharing-Förderung durch die Genehmigung von Sondernutzungen für einzelne Straßenflächen handelt es sich um eine Begünstigung eines Wirtschaftszweigs zu Lenkungszielen, wie aus den Begründungen zum CsgG und zu § 18a des Thüringer Straßengesetzes eindeutig hervorgeht. Es handelt sich zugleich auch um eine innerhalb des Wirtschaftszweigs nicht selektiv wirkende Förderung, weil im Prinzip alle stationsbasierten CarSharing-Anbieter in den Genuss von Stellplätzen im öffentlichen Raum kommen können.

Bei der Gewährung einer Sondernutzung für CarSharing-Stellplätze kann nun aber neben der – zulässigen – Förderung des CarSharing im Allgemeinen auch ein Wettbewerbsvorteil eines bestimmten Anbieters gegenüber solchen Anbietern entstehen, die in einem Auswahlverfahren unterliegen und keine Sondernutzungen für Stellplätze im öffentlichen Raum in vergleichbarer Lage bekommen.

Für die Würdigung dieser Wirkung kommt es aber besonders darauf an, wie „selektiv“ sie tatsächlich ist. Die Schärfe, in der sich die Frage der Selektivität für eine Förderung von

CarSharing-Unternehmen durch zugeordnete Stellplätze im öffentlichen Raum stellt, hängt nämlich davon ab, wie stark die Kommune und ihre Verwaltung darauf drängen, einen bestimmten CarSharing-Anbieter durch ein zugespitztes wettbewerbliches Verfahren für diese Stellplätze auszuwählen.

Je mehr nur ein bestimmter Anbieter selektiv begünstigt wird, umso mehr muss eine Sondernutzungsgebühr sich auch an dem von dem Gewinner damit erlangten besonderen Wettbewerbsvorteil orientieren, um keine unerlaubte Beihilfe zu sein. Umgekehrt sind Auswahlverfahren, die eher darauf abzielen, alle interessierten CarSharing-Anbieter gleichmäßig durch Stellplätze im öffentlichen Raum zu fördern, beihilferechtlich unbedenklich und können durchaus mit einer am Fördergedanken der Gesetzesgrundlage orientierten Sondernutzungsgebühr arbeiten. Bewirbt sich in einem solchen, nicht wettbewerblich zugespitzten Auswahlverfahren nur ein Anbieter, so gilt trotzdem: Es hätten auch andere Anbieter die Begünstigung erhalten können, mithin wirkt sie nicht selektiv.

Unsere Beobachtung der bisherigen Umsetzungspraxis in den Kommunen in allen Bundesländern zeigt, dass die Kommunen im Falle von starkem Wettbewerb vor Ort in der Regel auf eine möglichst paritätische Verteilung der Stellflächen abzielen, um Marktverzerrungen möglichst zu vermeiden. Schon dadurch werden alle beihilferechtlichen Bedenken ausgeräumt. Vorschriften zur Gebührenhöhe des Landesgesetzgebers fügen dem nichts hinzu. Sie beschneiden lediglich den Umsetzungsspielraum der Kommunen.

Wir halten es deshalb für richtig, dass die Landesgesetzgeber in allen Bundesländern – außer Thüringen - auf konkrete Vorschriften zur Höhe der Sondernutzungsgebühren in ihren Landesgesetzen verzichtet haben und deren Festsetzung den Kommunen überlassen.

Dem Land Thüringen raten wir, durch Umsetzung der im Zweites Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes nun vorgesehenen Streichung diese Handlungsspielräume für die Kommunen ebenfalls zu eröffnen.

Nachfolgend beantworten wir die von Ihnen gestellten Fragen.

**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?**

Wir sind als Bundesverband CarSharing nicht angesprochen, geben aber den Hinweis, dass die bisherige Vorschrift im Thüringer Straßengesetz auch die Erhöhung von Stellplatzgebühren für CarSharing über den Richtwert für Stellplätze im privaten Raum hinaus unterbindet. Dies halten wir für ebenso falsch, wie die Untersagung von Unterschreitungen dieses Richtwerts. Eine Streichung der Regelung würde dazu führen,

dass die Kommunen in der Lage sind, die im Markt für CarSharing jeweils erzielbaren Einnahmen für Stellflächen auch tatsächlich zu erzielen.

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

Wir verweisen auf unsere obigen Ausführungen. Bei deren Formulierung haben wir uns eng an die Ergebnisse angelehnt, zu denen die Autoren des UBA-Gutachtens kommen.

Die UBA-Gutachter warnen insbesondere dann vor beihilferechtlichen Problemen, wenn die Berücksichtigung des wirtschaftlichen Vorteils des Begünstigten bei der Gebührenhöhe keine Rolle gegenüber anderen Erwägungsgründen (beispielsweise Umweltschutz) spielen würde. Diese Gefahr ist jedoch mit der Streichung des letzten Halbsatzes in § 18a Absatz 3 Satz 2 des Thüringischen Straßengesetzes nicht verbunden. Denn es gelten weiterhin die allgemeinen Vorschriften zur Festsetzung einer Sondernutzungsgebühr, in denen das wirtschaftliche Interesse des Begünstigten als Entscheidungsgrund mit benannt ist (§ 21 ThürStrG).

**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?**

Die vorgeschlagene Neufassung von § 18a enthält keine Ermutigung für eine Gebührenreduktion. Vielmehr bleibt die Sondernutzungsgebühr für CarSharing an die Vorgaben in § 21 ThürStrG gebunden und der wirtschaftliche Vorteil des begünstigten Anbieters ist mithin angemessen zu bepreisen. Beseitigt wird durch die Neufassung von § 18a lediglich eine sachlich unangemessene Zusatzregelung zur Gebührenhöhe für CarSharing. Insofern sehen wir in der Neufassung von § 18a auch keine besondere Begünstigung des CarSharing gegenüber anderen Sondernutzern, sondern eine Gleichstellung mit diesen.

Wir weisen zudem darauf hin, dass andere Sharing-Anbieter, wie etwa Betreiber von free-floating CarSharing oder Fahrrädern oder E-Scootern im Free-floating-Modus in vielen Fällen gar keinem Sondernutzungsregime unterliegen und auch keine Gebühren für die Aufstellung ihrer Fahrzeuge im öffentlichen Raum bezahlen.

#### **4. Welche Erfahrungen haben Sie bisher mit Carsharing, Carsharingangeboten und Carsharing-Stellplätzen machen können und wo sehen Sie Verbesserungsbedarf?**

Die CarSharing-Angebote sind hinsichtlich der Möglichkeit, den öffentlichen Straßenraum als Bereitstellungsort zu nutzen, nicht gleichgestellt. Free-floating CarSharing darf in Deutschland von jeher auf allen öffentlichen Straßen bereitgestellt werden. Die Bereitstellung gilt rechtlich als „Parken“. Für das stationsbasierte CarSharing hat der Bundesgesetzgeber im CsgG 2017 zwar klargestellt, dass die Bereitstellung auf öffentlichen Straßen möglich ist, allerdings ist dafür stets eine Sondernutzungsgenehmigung notwendig, die im Zuge eines Auswahlverfahrens erteilt werden muss. Damit bleibt das stationsbasierte CarSharing in Bezug auf die Bereitstellung im öffentlichen Raum abhängig von Verwaltungsakten der Kommunen, die diese durchführen können, aber nicht durchführen müssen.

Zudem ist das vorgeschriebene Auswahlverfahren für stationsbasiertes CarSharing komplex und in der Praxis zeigt sich, dass die kommunalen Verwaltungen das Verfahren aus Kapazitätsgründen nicht oder nicht in dem Tempo abwickeln können, wie die Nachfrage nach CarSharing steigt und neue Stellplätze erforderlich werden. Der Evaluationsbericht der letzten Bundesregierung zum CsgG stellt vor diesem Hintergrund kritisch fest: „Es fehlen vor allem den kleineren Kommunen die personellen Kapazitäten für diese Aufgaben, so dass die Notwendigkeit eines Auswahlverfahrens für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für einzelne Kommunen sogar hemmend wirkt.“ (Bericht zur Evaluation des Carsharinggesetzes, S. 52 f.)

Die Benachteiligung des stationsbasierten CarSharing in Bezug auf die Bereitstellung im öffentlichen Straßenraum ist verkehrspolitisch besonders widersinnig, weil diese CarSharing-Variante erwiesenermaßen die höchste verkehrsentlastende Wirkung hat. Das heißt: Die stationsbasierte Variante reduziert den Pkw-Besitz in den teilnehmenden Haushalten am meisten und schafft so die Grundlage für ein multimodales Verkehrsverhalten mit einem hohen Anteil von Bus-, Bahn- und Fahrradnutzung. Das Umweltbundesamt sieht deswegen insbesondere diese CarSharing-Variante als nachhaltiges Mobilitätsprodukt an. Ebenso sehen die meisten Kommunen die Förderung des stationsbasierten CarSharing durch Stellplätze im öffentlichen Raum als vordringliche Aufgabe an.

Wie sehr die derzeitige Gesetzeslage den Ausbau stationsbasierter CarSharing-Angebote erschwert, zeigt eine Umfrage, die der Bundesverband CarSharing bis Anfang 2021 bei denjenigen Kommunen durchgeführt hat, von denen zu dieser Zeit bekannt war, dass sie CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eingerichtet hatten oder kurz vor Abschluss der Umsetzung standen.



Die Befragung ergab, dass in 138 Städten und Gemeinden in Deutschland zugeordnete Stellplätze für stationsbasiertes CarSharing ausgewiesen wurden. Das entsprach zu diesem Zeitpunkt 16 Prozent aller Kommunen mit einem stationsbasierten CarSharing-Angebot.

Insgesamt wurden in den erfassten Kommunen 2.544 CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum an 1.148 Standorten (CarSharing-Stationen oder Mobilitätsstationen) geschaffen. Demnach war zum Zeitpunkt der Studie nur rund 21 Prozent des Bestands an stationsbasierten CarSharing-Fahrzeugen in Deutschland im öffentlichen Straßenraum bereitgestellt. Dieser niedrige Anteil im öffentlichen Raum sichtbarer Fahrzeuge wird der Bedeutung des stationsbasierten CarSharing für die Verkehrsentslastung bei Weitem nicht gerecht.

Der größte Teil der Anfang 2021 im öffentlichen Raum vorhandenen Stellplätze für stationsbasiertes CarSharing wurde zudem von denjenigen Kommunen eingerichtet, die diese Praxis bereits vor Verabschiedung des CsgG begonnen hatten. Diese „erfahrenen“ Kommunen haben seitdem die Anzahl der genehmigten CarSharing-Stellplätze kräftig erhöht. Demnach holen zwar immer mehr Kommunen das stationsbasierte CarSharing in den öffentlichen Raum, in den meisten Kommunen steht dieser Prozess aber noch ganz am Anfang.

Aus Sicht des bcs muss deshalb das oben zitierte Fazit des Evaluationsberichts zum CsgG deutlich verschärft werden: In fast allen Kommunen und in Kommunen aller Größe ist der komplizierte Genehmigungsprozess für die Bereitstellung von stationsbasiertem CarSharing im öffentlichen Raum ein erheblicher hemmender Faktor für die Förderung eines verkehrsentlastenden CarSharing-Angebots in den Kommunen.

Wir sehen die jetzt vorgeschlagene Veränderung der Regelung für CarSharing im Thüringer Straßengesetz vor diesem Hintergrund als einen wichtigen Schritt zur Vereinfachung der rechtlichen Grundlagen für die Kommunen.

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

In § 21 ThürStrG wird vorgegeben, dass das wirtschaftliche Interesse des Begünstigten bei einer Gebührensatzung angemessen berücksichtigt werden muss. Diese Vorschrift beinhaltet genau den Ermessensspielraum, der auch für die Gebührensatzung für CarSharing gebraucht wird.

Durch die jetzige Fassung des § 18a sind die Kommunen hingegen gezwungen, als Basis ihrer Gebührensatzung für CarSharing einen „Mietenspiegel“ für Stellplätze im privaten Raum zu erstellen. Würde man diese Vorschrift zur Gebührensatzung für CarSharing streichen,

wäre eine Markterkundung als Basis der Gebührenssetzung ausreichend. Das würde zu einer realistischeren Festsetzung von Sondernutzungsgebühren für CarSharing-Stellplätze führen. Darüber hinaus würde es den Kommunen dabei helfen, Zuteilungsverfahren für die Besetzung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum zu vereinfachen und zu beschleunigen. Wir begrüßen den vorgelegten Vorschlag zur Zweiten Änderung des Thüringer Straßengesetzes und die damit verbundene Angleichung des Handlungsspielraums der Kommunen an andere Entscheidungen über Sondernutzungsgebühren daher ausdrücklich.

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

Wir sehen die Vorgabe des § 18a Absatz 5 im Thüringer Straßengesetz zur Betriebspflicht auf CarSharing-Stellplätzen kritisch. Hierdurch wird die Vergabe von Stellplätzen für CarSharing formalrechtlich zu einer Konzessionsvergabe. Dies vergrößert ebenfalls den Aufwand, den Kommunen im Auswahlverfahren zwingend betreiben müssen, um CarSharing-Stellplätze auf öffentlichen Straßen zu ermöglichen. Vor allem die Verwaltungen kleinerer Kommunen werden so von der Umsetzung abgeschreckt. Es wäre ein weiterer wichtiger Schritt zur Vereinfachung der gesetzlichen Grundlagen, wenn die Regelung zur Betriebspflicht ersatzlos gestrichen würde. Dies lässt es immer noch zu, dass Kommunen Betriebspflichten als Nebenbestimmungen zur Sondernutzung festlegen. Kleinere Kommunen – insbesondere im ländlichen Raum – könnten aber auch stark vereinfachte Verfahren durchführen, die heute in Thüringen nicht möglich sind.

Für weitere Rückfragen stehen wir jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen