



## **Beteiligentransparenzdokumentation**

### **Zweites Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes (ThürStrG)**

**Einbringer:**                    **Fraktion DIE LINKE**  
   **Fraktion der SPD**  
   **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**(Drucksache 7/5375)**

#### **Inhalt**

- 1. Drucksache**
- 2. Vom Einbringer übersandte Daten (Vom Einbringer wurden bisher keine Daten übersandt.)**
- 3. Im Rahmen des parlamentarischen Anhörungsverfahrens eingebrachte Beiträge**
- 4. Eigeninitiativ eingebrachte Beiträge**
- 5. Weitere Beiträge (Keine Dokumente vorhanden)**
- 6. Diskussionsforum**

Gemäß § 1 Abs. 1 Thüringer Beteiligentransparenzdokumentationsgesetz (ThürBeteildokG) wird beim Landtag eine öffentliche Liste der an Gesetzgebungsverfahren beteiligten natürlichen und juristischen Personen geführt (Beteiligentransparenzdokumentation). Dieses Dokument wurde aus den zum Gesetzgebungsverfahren in der Beteiligentransparenzdokumentation vorhandenen Dokumenten und Informationen zum Zweck des Downloads automatisch erstellt.

Stand: 09. April 2025

## 1. Drucksache

## **G e s e t z e n t w u r f**

**der Fraktionen DIE LINKE, der SPD und BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN**

### **Zweites Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßen- gesetzes**

#### **A. Problem und Regelungsbedürfnis**

Im Rahmen der Anwendung der landesrechtlichen Regelung zum Carsharing hat sich herausgestellt, dass die Vorgabe des § 18 a Abs. 3 Satz 2 praktisch schwierig umsetzbar ist. Danach ist bei der Vergabe von Carsharingstellplätzen eine Sondernutzungsgebühr zu erheben, die mindestens dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraums entsprechen muss. Um den Städten und Gemeinden die Etablierung und Ausweitung von Carsharingangeboten zu erleichtern und zu vereinfachen, bedarf es einer Anpassung des Thüringer Straßengesetzes.

#### **B. Lösung**

Die Anpassungen im Thüringer Straßengesetz sind geboten, damit der Freistaat den Städten und Gemeinden den für die Bemessung der Sondernutzungsgebühr nötigen Ermessensspielraum einräumen kann.

#### **C. Alternativen**

Verzicht auf gesetzliche Vorgaben

#### **D. Kosten**

Dem Land entstehen keine Mehrkosten.

**Zweites Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes**

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

§ 18 a Abs. 3 Satz 2 des Thüringer Straßengesetzes vom 7. Mai 1993 (GVBl. S. 273), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. November 2020 (GVBl. S. 560) geändert worden ist, erhält folgende Fassung:

"§ 21 gilt mit der Maßgabe entsprechend, dass eine Gebühr zu erheben ist."

**Artikel 2**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

**Begründung:****A. Allgemeines**

Carsharing hat sich in den vergangenen Jahren zu einem wichtigen Baustein für ein nachhaltiges Mobilitätsangebot entwickelt. Ein Ausbau von Carsharingangeboten entlastet die Gemeinden vom Individualverkehr und ermöglicht eine verstärkte Vernetzung solcher Angebote mit dem öffentlichen Personennahverkehr.

Mehrere wissenschaftliche Studien haben gezeigt, dass das stationsbasierte Carsharing eine besonders hohe verkehrsentlastende Wirkung hat.

Mit dem im Jahr 2019 im Thüringer Straßengesetz geschaffenen Tatbestand der straßenrechtlichen Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing wurde den Thüringer Städten und Gemeinden eine weitere Möglichkeit gegeben, im öffentlichen Raum Carsharingstationen einzurichten. Hierbei wurde die Grundintention des Bundes-Carsharinggesetzes aufgegriffen.

Die Thüringer Carsharingregelung hat sich grundsätzlich bewährt. Den Gemeinden wurde ein großer eigener Entscheidungsspielraum eingeräumt. Hierdurch wurde ihnen auch ermöglicht, den örtlichen Interessen und Gegebenheiten angemessen gerecht zu werden.

**B. Zu den einzelnen Vorschriften****Zu Artikel 1**

Im Rahmen der Anwendung der landesrechtlichen Carsharingregelung hat sich herausgestellt, dass die Vorgabe des § 18 a Abs. 3 Satz 2 praktisch schwierig umsetzbar ist. Danach ist bei der Vergabe von Carsharingstellplätzen eine Sondernutzungsgebühr zu erheben, die mindestens dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraums entsprechen muss.

Die Pflicht zur Erhebung einer Sondernutzungsgebühr resultiert aus der Verpflichtung 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 gewährt wird. Dem haben die Städte und Gemeinden bei der Bemessung der Sondernutzungsgebühren für Carsharingstellplätze auch weiterhin Rechnung zu tragen. Deshalb wird die entsprechende Vorgabe in § 18 a Abs. 3 Satz 2 beibehalten.

Die im zweiten Halbsatzes des § 18 a Abs. 3 Satz 2 geregelte Vorgabe im Hinblick auf die Bemessung der Höhe der Sondernutzungsgebühr wird gestrichen. Damit wird die Bemessung der Sondernutzungsgebühr auch bei Carsharingstellplätzen allein in die Hand der Städte und Gemeinden gelegt. Ihnen wird dadurch ein größerer Ermessensspielraum eingeräumt mit dem Ziel, die Etablierung und Ausweitung von Carsharingangeboten zu erleichtern und zu vereinfachen.

Nach § 18 a Abs. 3 Satz 2 in Verbindung mit § 21 Abs. 1 haben die Städte und Gemeinden künftig bei der Bemessung der Sondernutzungsgebühren für Carsharingstellplätze - wie bei anderen Sondernutzungen auch - unter anderem Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße, Beeinträchtigung des Gemeindegebrauchs und das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen.

Bei der Bemessung der Gebühr ist durch die Städte und Gemeinden damit im Rahmen einer eigenständigen beihilferechtlichen Prüfung sicherzustellen, dass keine unzulässige Beihilfe gewährt wird.

**Zu Artikel 2**

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Für die Fraktion  
DIE LINKE:

Für die Fraktion  
der SPD:

Für die Fraktion  
BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN:

Blehschmidt

Lehmann

Henfling

## **2. Vom Einbringer übersandte Daten**

**(Vom Einbringer wurden bisher keine Daten übersandt.)**

### **3. Im Rahmen des parlamentarischen Anhörungsverfahrens eingebrachte Beiträge**

**Die folgenden natürlichen und juristischen Personen haben sich im Rahmen des parlamentarischen Anhörungsverfahrens beteiligt. Die von den Beteiligten eingereichten Formblätter zur Datenerhebung nach § 5 Abs. 1 des Thüringer Beteiligentransparenzdokumentationsgesetzes (ThürBeteildokG) wurden aufgrund des Wegfalls des Verfügungsgrundes gemäß § 6 Satz 2 ThürBeteildokG gelöscht.**

Thüringer Rechnungshof  
Mobility Center GmbH - teilAuto Thüringen -  
Bundesverband CarSharing e.V.  
Stadt Jena  
Gemeinde- und Städtebund Thüringen e.V.  
Thüringer Landesverwaltungsamt  
Thüringischer Landkreistag  
Initiative Innenstadt Jena e.V.  
Deutsche Bahn Connect GmbH

**Die Beiträge der Beteiligten sind in der Beteiligentransparenzdokumentation nur enthalten, wenn die Zustimmung zur Veröffentlichung erteilt wurde.**

Die Präsidentin

Thüringer Rechnungshof • Postfach 10 01 37 • 07391 Rudolstadt

Mitglieder des  
Ausschusses für Infrastruktur,  
Landwirtschaft und Forsten  
Jürgen-Fuchs-Straße 1  
99096 Erfurt

praesidentin@  
trh.thueringen.de

– Drucksache 7/5375

Ihre Nachricht vom:  
22. Juli 2022

Unser Zeichen:

**Entwurf des „Zweiten Gesetzes zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes“**

Äußerung nach §§ 79 und 111 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Thüringer Landtags

Rudolstadt,  
17. August 2022

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

mit o. g. Schreiben hat der Thüringer Landtag den Rechnungshof über das „Zweite Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes“ sowie das schriftliche Anhörungsverfahren dazu informiert und um Äußerung gebeten. Der Rechnungshof bedankt sich für die Beteiligung und äußert sich wie folgt:

Die Bemessung der Gebühren für Sondernutzungen ist in § 21 Abs. 1 Satz 3 ThürStrG geregelt. Danach sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und der Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen. Auf dieser Grundlage müssen die Kommunen bei der Bemessung von Sondernutzungsgebühren stets auch die beihilferechtlichen Bestimmungen der EU einhalten. Insofern ist die aktuelle Regelung des § 18a Abs. 3 Satz 2 ThürStrG, dass die Sondernutzungsgebühr für stationsbasiertes Carsharing mindestens dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraumes entsprechen muss, zur Einhaltung der beihilferechtlichen Bestimmungen nicht erforderlich.

Der Rechnungshof hat keine Einwände zum vorliegenden Gesetzentwurf. Zur Anhörung gemäß § 79 Geschäftsordnung des Thüringer Landtags verweist der Rechnungshof auf die Beantwortung des Fragenkatalogs (Anlage).

Thüringer  
Rechnungshof  
Burgstraße 1  
07407 Rudolstadt

[www.rechnungshof.thueringen.de](http://www.rechnungshof.thueringen.de)

Der Rechnungshof erklärt seine Zustimmung zur Bereitstellung an Dritte.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage

**Fragenkatalog des Ausschusses für Infrastruktur, Landwirtschaft und Forsten zum Beratungsgegenstand „Entwurf des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes“**▪ Frage 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?*

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass weiterhin eine Gebühr für das stationsbasierte Carsharing zu erheben ist.

▪ Frage 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?*

Die aktuelle Regelung nach § 18a Abs. 3 Satz 2 ThürStrG, dass die Sondernutzungsgebühr für stationsbasiertes Carsharing mindestens dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraums entsprechen muss, ist zur Einhaltung der beihilferechtlichen Bestimmungen der Europäischen Union (EU) nicht zwingend erforderlich. Kein anderes Bundesland hat eine vergleichbare Regelung beschlossen.

Die Bemessung der Gebühren für Sondernutzungen ist in § 21 Abs. 1 Satz 3 ThürStrG geregelt. So sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und der Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen. Auf dieser Grundlage müssen die Kommunen bei der Bemessung von Sondernutzungsgebühren stets auch die beihilferechtlichen Bestimmungen der EU einhalten.

▪ Frage 3:

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

Das Carsharinggesetz (CsgG) des Bundes hat das Notifizierungsverfahren der Europäischen Kommission<sup>1</sup> ohne Einwände durchlaufen. Gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 2 CsgG sind Bevorrechtigungen auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen möglich.

---

<sup>1</sup> Vgl. Mitteilung der Europäischen Kommission zu der Notifizierungsnummer: 2016/639/D.

- Frage 4:  
*Welche Erfahrungen haben Sie bisher mit Carsharing, Carsharing-Angeboten und Carsharing-Stellplätzen machen können und wo sehen Sie Verbesserungsbedarf?*

Dem Rechnungshof liegen keine Prüfungserkenntnisse zu Carsharing, Carsharing-Angeboten und Carsharing-Stellplätzen vor.

- Frage 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?*

Der Rechnungshof befürwortet die mit dem Gesetzentwurf verbundene Intention, den Ermessensspielraum der Kommunen bei der Erhebung von Sondernutzungsgebühren zu erweitern.

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

Der Rechnungshof hat keine weiteren Anmerkungen.

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](mailto: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 verhindert<sup>1</sup>, würde somit liberalisiert.

<sup>1</sup> 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](http://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 Gebührenschuldners“*: 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 kann<sup>2</sup>, 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“<sup>3</sup>. 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 würde<sup>4</sup>. 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](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](http://www.blauer-engel.de/uz100)  
• umweltschonende Verkehrsmittelnutzung



GEMEINWOHL   
ÖKONOMIE Ein Wirtschaftswort  
mit Zukunft  
Bilanzierendes  
Unternehmen

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

THÜR. LANDTAG POST

23.08.2022 10:37

20987/2022



STADT JENA

Stadt Jena • Postfach 10 03 38 • 07703 Jena

Thüringer Landtag  
Herrn Ministerialrat Frank Heilmann  
Jürgen-Fuchs-Straße 1  
99096 Erfurt

Datum: 18.08.2022

**Zweites Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes (Drucksache 7/5375)**  
Anhörungsverfahren gemäß § 79 der Geschäftsordnung des Thüringer Landtags

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

wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 23.06.2022 und der Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zu o.g. Gesetzentwurf. Gleich zu Beginn möchten wir darauf hinweisen, dass unsere Position auch den Standpunkt der Jenaer Nahverkehr GmbH widerspiegelt. Aus diesem Grund geht Ihnen von unserem beauftragten Verkehrsunternehmen keine eigene Stellungnahme zu.

Die Stadt Jena begrüßt und unterstützt die beabsichtigte Gesetzesänderung, mit welcher die Verpflichtung zur Erhebung eines marktgleichen Gegenwertes für die Bereitstellung öffentlichen Parkraums gestrichen werden soll. Diese Regelung hat aus unserer Sicht die Entwicklung des stationsbasierten Carsharings auf öffentlichen Flächen in Thüringen bisher behindert, wenn nicht gar verhindert. In Ermangelung eines geeigneten „Mietspiegels“ für PKW-Stellplätze ist es für uns schwierig, einen marktgleichen Gegenwert für einen Stellplatz zu ermitteln. Die Preise differieren aktuell zwischen 31,- Euro pro Jahr für einen Bewohnerparkausweis und zwischen „kostenlos“ und „2,- Euro pro Stunde“ für das Parken auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen. Wie in Ihrem Anschreiben ausgeführt hat die Stadt Erfurt offensichtlich bereits Interessenbekundungsverfahren für stationsbasierte Carsharingangebote durchgeführt, welche jedoch nicht zu dem erhofften Erfolg führten. Für unser zeitnah angestrebtes Vergabeverfahren haben wir eine ähnliche Befürchtung, weshalb wir die beabsichtigte Gesetzesänderung ausdrücklich befürworten und abwarten.

Das Thema Carsharing als flexible Ergänzung zu den Verkehrsträgern des Umweltverbundes ist für die Stadt Jena ein wichtiger Baustein der städtischen Mobilität, weshalb sowohl die Verwaltung als auch der Stadtrat die Entwicklung dieses Angebotes wirksam unterstützen. Gegenwärtig gibt es einen kommerziellen Carsharing-Anbieter mit aktuell rund 70 Fahrzeugen verteilt auf ca. 40 private Flächen im gesamten Stadtgebiet. Um die in Jena stetig steigende Nachfrage nach Carsharing-Fahrzeugen weiter bedienen zu können, beabsichtigt die Verwaltung in Kürze, die Bereitstellung öffentlicher Flächen in Form eines Interessenbekundungsverfahrens gem. § 18a ThürStrG.

JENA

LICHTSTADT.



Dafür stellt die vorgesehene Gesetzesänderung eine notwendige und zwingende Grundlage dar, weil mit der freien Festlegung der zu entrichtenden Sondernutzungsgebühr die Ausweisung und Etablierung weiterer Carsharing-Stellplätze im Stadtgebiet erheblich erleichtert und damit der Markt für potentielle Anbieter interessanter wird.

Durch die Festsetzung geringerer Gebühren auf weniger attraktiven Flächen hat die Stadt zudem eine Möglichkeit Carsharing-Stellplätze in Stadtteilen und Straßen auszuweisen, welche wirtschaftlich weniger lukrativ sind, aber eine verkehrsentlastende Wirkung haben und bspw. dabei unterstützen, den Parkdruck im öffentlichen Raum zu verringern. Mit der angekündigten wichtigen Anpassung in § 18a Abs. 3 Satz 2 ThürStrG wird den Thüringer Kommunen der entsprechende Handlungsspielraum für die Bemessung der Sondernutzungsgebühr für Flächen des stationsbasierten Carsharings eingeräumt und damit die Möglichkeit eröffnet, die Preisgestaltung dafür auch an verkehrspolitischen Zielen zu orientieren.

Alle Fahrgäste mit Abonnements im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) profitieren von besonderen Konditionen beim Carsharing, weshalb es für die Stadt und die Jenaer Nahverkehr GmbH als Mitglieder im VMT ein besonderes Anliegen ist, das Teilen von Fahrzeugen durch die Bereitstellung geeigneter Flächen zu unterstützen und damit die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln mindestens zu stärken.

Ihre Fragestellungen gemäß Anlage 3 beantworten wir wie folgt:

*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?*

Neben dem Gebot Einnahmen zu generieren gilt für die Thüringer Kommunen ebenfalls die gesetzliche Verpflichtung, mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln sparsam und wirtschaftlich umzugehen (§ 3 Abs. 2 ThürKDG). Die Einnahmen für einen Carsharing-Stellplatz in der Stadt Jena liegen laut Sondernutzungsgebührensatzung derzeit bei 45,- Euro pro Monat (540,- Euro pro Jahr.) Die Kosten für den Bau eines PKW-Stellplatzes können gegenwärtig mit 30.000,- bis 60.000,- Euro pro Stellplatz beziffert werden. Aufgrund der hohen Nachfragesituation nach Material und Arbeitskräften am Markt werden diese Kosten vermutlich weiter ansteigen.

Statistisch gesehen kann ein Fahrzeug welches im Verfahren des stationsbasierten Carsharings unter den Nutzern geteilt wird, bis zu zehn PKW ersetzen, was nachweislich Auswirkungen auf den Bedarf an Stellplätzen in einer Stadt hat. Die Gesetzesänderung wird voraussichtlich dazu führen, dass die Stadt Jena marginal weniger Sondernutzungsgebühren einnehmen wird. Durch die Ausweisung und den Bau von weniger Stellplätzen im öffentlichen Raum können diese Flächen für andere Zwecke genutzt werden, wodurch die Stadt an Attraktivität gewinnt. Insofern sollte der Stadt im Saldo ein Mehrwert für eine bessere Lebensqualität der Menschen entstehen. Darüber hinaus könnte dies zu Kostenvorteilen im städtischen Haushalt führen und einen Beitrag für aktiven Umwelt- und Klimaschutz leisten.



Bisher ist lediglich ein kommerzieller Anbieter von Carsharing-Fahrzeugen auf privaten Stellplätzen in Jena aktiv. Dies möglicherweise auch wegen des Halbsatzes zum marktgleichen Gegenwert in der aktuellen Fassung des Gesetzes. Die Reduzierung der Sondernutzungsgebühr soll zunächst als Instrument zur Absenkung der Markteintrittshürde und zur Ansiedlung von Carsharing-Fahrzeugen in Räumen mit mangelnder Wirtschaftlichkeit genutzt werden. Sofern sich mehrere Anbieter am Markt bewegen, kann diese Gebühr jederzeit wieder erhöht werden. Auch eine Staffelung von Gebühren nach Parkzonen gemäß kommunaler Parkgebührenordnung wäre denkbar. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Gebührenfestsetzung ohne gesetzliche Vorgaben in eigener Verwaltungs- und Finanzhoheit der Stadt erfolgt.

Überdies bekennt sich der Stadtrat als Beschlussorgan über den Haushalt der Stadt Jena in unterschiedlichen Beschlüssen ausdrücklich zur Förderung des Carsharings und steht einer Unterstützung dieser Mobilitätsform ausdrücklich wohlwollend und positiv gegenüber.

*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?*

Bereits im Jahr 2017 hat der Bundesgesetzgeber mit dem Carsharinggesetz ein Instrument zur Förderung des Carsharings erlassen, welches keine Regelungen zur Gebührenfestsetzung für stationsbasierte Carsharingangebote enthält. Dieses Gesetz hat der Bund bei der Europäischen Union angezeigt und notifizieren lassen. Im Ergebnis wurden seitens der EU keine beihilferechtlichen Einwände gegen das Carsharinggesetz erhoben. Der § 18a ThürStrG ist die entsprechende Landesregelung zum Carsharinggesetz. Aufgrund der o.g. Notifizierung sehen wir in der beabsichtigten Gesetzesänderung keinen EU-beihilferechtlichen Verstoß. Überdies ist gem. § 18a ThürStrG weiterhin eine Gebühr zu erheben. Bei der Bemessung dieser sind gem. § 21 Abs. 1 S. 2 ThürStrG die wirtschaftlichen Interessen des Gebührenschuldners zu berücksichtigen, womit die Stadt über ein Instrument verfügt, öffentlichen Verkehrsraum zu Gewinnzwecken privater Unternehmen nicht zu „verschenken“.

*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?*

Gemäß § 21 Abs. 1 ThürStrG können für Sondernutzungen Gebühren erhoben werden. Nach § 21 Abs. 2 ThürStrG ist die Höhe dieser Gebühren durch die Kommune festzulegen. Lediglich § 18a Abs. 3 S. 2 ThürStrG legt bisher fest, dass für Carsharingangebote eine Gebühr, die dem marktgleichen Gegenwert entspricht, zu erheben ist. Somit gibt es für alle in der Sondernutzungsgebührensatzung der Stadt Jena geregelten Tatbestände, bspw. Gastronomie, Einzelhandel, Veranstaltungen und dergleichen, keine gesetzliche Festlegung zur Bemessung des Nutzungsentgeltes. Insofern wird mit der beabsichtigten Gesetzesänderung eine Vorgabe zur Gebührenerhebung gestrichen die zur Gleichbehandlung beiträgt. Im Ergebnis ist damit die Gebühr gem. § 21 Abs. 1 ThürStrG richtigerweise allein durch die Kommune festzulegen.



---

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

Auf die Antwort zum geänderten Gesetzentwurf auf Seite 1, 3. Absatz und Seite 2, 1. und 2. Absatz dieser Stellungnahme wird verwiesen.

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?*

Auf die Antwort zum geänderten Gesetzentwurf auf Seite 1, 2. Absatz dieser Stellungnahme wird verwiesen.

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

Die Stadt Jena hat keine weiteren Anmerkungen zum derzeit gültigen § 18a ThürStrG.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident

Thüringer Landesverwaltungsamt · Postfach 22 49 · 99403 Weimar

Per E-Mail

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

**Zweites Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes**

hier: Anhörungsverfahren gemäß § 79 der Geschäftsordnung des Thüringer Landtages

Ihre Nachricht vom:  
23. Juni 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 23. Juni 2022 wurde um Stellungnahme zum Entwurf des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes gebeten.

Weimar  
30. August 2022

Die vorgesehene Streichung der Vorgabe des § 18 a Abs. 3 Satz 2 ThürStrG im Hinblick auf die Bemessung der Höhe der Sondernutzungsgebühr bei der Vergabe von Carsharing-Stellplätzen wird für sinnvoll erachtet.

Die konkrete Umsetzung der bisherigen Regelung, dass die Sondernutzungsgebühr mindestens dem marktgleichen Gegenwert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Parkraums entsprechen muss, wird als schwierig eingeschätzt.

Die Vorgaben zur Gebührenermittlung sollten auf das gebotene Maß beschränkt werden, um den Gemeinden im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung Gestaltungsfreiheit zu geben. Die für alle Sondernutzungsgebühren geltende Regelung des § 21 Abs. 1 Satz 2 ThürStrG, dass bei der Bemessung der Gebühren Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und der Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen sind, wird als ausreichende Vorgabe eingeschätzt.

Mit freundlichen Grüßen

Thüringer  
Landesverwaltungsamt  
Jorge-Semprún-Platz 4  
99423 Weimar

[www.thueringen.de](http://www.thueringen.de)

Informationen zum Umgang mit Ihren Daten im Thüringer Landesverwaltungsamt finden Sie im Internet unter: [www.thueringen.de/th3/tvw/datenschutz/](http://www.thueringen.de/th3/tvw/datenschutz/). Auf Wunsch übersenden wir Ihnen eine Papierfassung.

**Von:** citymanager@innenstadt-jena.de  
**Gesendet:** Mittwoch, 31. August 2022 14:15  
**An:** Landtag Poststelle  
**Betreff:** Anhörungsverfahren zum Zw. Gesetz zur Änderung des Th. Straßengesetzes  
**Anlagen:** 2022 08 30 Initiative Innenstadt Jena.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Initiative Innenstadt Jena e.V. unterstützt die Gesetzesänderung ausdrücklich. Wir haben zur Wortwahl und Begründung keine Anmerkungen.

Zum Fragenkatalog Anlage 3:

Zu lfd. Nr. 1 - Fehlmeldung  
Zu lfd. Nr. 2 – Fehlmeldung  
Zu lfd. Nr. 3

Vor dem Hintergrund der Pandemiejahre und der bevorstehenden Energiekosten dürfen die Gebühren für Sondernutzungen gerade für Handel und Gastronomie nicht steigen.  
Die Kommunen sollten verpflichtet werden, die entsprechenden Satzungen so zu gestalten, dass der eigene Ermessensspielraum situationsbedingt die Option lässt Gebühren anzupassen.

Zu lfd. Nr. 4 – Fehlmeldung  
Zu lfd. NR. 5

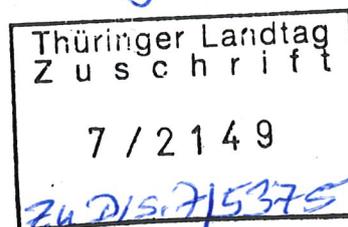
Carsharing ist sowohl unter Mobilitätsaspekten als auch unter Umweltgesichtspunkten eine vernünftige Mobilitätsart, welche unterstützenswert ist.

Zu lfd. Nr. 6 - Fehlmeldung

Mit besten Grüßen

Den Mitgliedern des

..... *AGILF* .....



#### **4. Eigeninitiativ eingebrachte Beiträge**

**Die folgenden natürlichen und juristischen Personen haben sich eigeninitiativ beteiligt. Die von den Beteiligten eingereichten Formblätter zur Datenerhebung nach § 5 Abs. 1 des Thüringer Beteiligentransparenzdokumentationsgesetzes (ThürBeteildokG) wurden aufgrund des Wegfalls des Verfügungsgrundes gemäß § 6 Satz 2 ThürBeteildokG gelöscht.**

TIER Mobility SE

**Die Beiträge der Beteiligten sind in der Beteiligentransparenzdokumentation nur enthalten, wenn die Zustimmung zur Veröffentlichung erteilt wurde.**

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

TIER Mobility SE  
c/o WeWork  
Eichhornstr. 3  
10785 Berlin

**tg@tier.app**  
**09.August 2022**

**Stellungnahme zum Gesetzentwurf für das Zweite Gesetz zur Änderung des  
Thüringer Straßengesetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Namen von TIER Mobility bedanke ich mich sehr herzlich für die Zusendung der Anhörungsunterlagen und die Möglichkeit, uns zu den vorgesehenen Änderungen zu äußern. Nachfolgend finden Sie unsere Stellungnahme zum Gesetzentwurf.

**Zu § 18 a Abs. 3 Satz 2**

TIER Mobility begrüßt das gesetzgeberische Ziel, Thüringer Städte und Gemeinden vom Individualverkehr zu entlasten und Sharing-Mobilitätsangebote verstärkt mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu vernetzen. Hierzu ist es aus unserer Sicht ein zweckmäßiges Mittel, auf gesetzgeberische Vorgaben für die Kommunen im Hinblick auf die Bemessung der Höhe von Sondernutzungsgebühren für Sharing-Mobilitätsangebote zu verzichten. Entsprechende Vorgaben nehmen den Gemeinden die nötige Flexibilität, bei der Bemessung der Gebührenhöhe Kriterien wie etwa das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners angemessen zu berücksichtigen. In der Folge können entsprechende Vorgaben zur Unwirtschaftlichkeit der Sondernutzung führen und dazu, dass Kommunen dem politischen Ziel der Stärkung der Sharing-Mobilität nicht gerecht werden können.

Deshalb begrüßt TIER Mobility die Anpassung des § 18 a Abs. 3 Satz 2, durch die die Kommunen künftig bei der Bemessung der Höhe der Sondernutzungsgebühren für Carsharingstellplätze – wie bei allen anderen Sondernutzungen – die in § 21 Abs. 1 definierten Kriterien zu berücksichtigen haben.

**Zu Frage 3 (Anlage 3)**

Während eine grundsätzliche Gleichbehandlung verschiedener Sondernutzungsformen zu begrüßen ist, ist aus unserer Sicht die konsequente und unterschiedslose Anwendung der Kriterien zur Gebührenbemessung aus § 21 Abs. 1 ThürStrG entscheidend, um eine Diskriminierung bestimmter Mobilitätsformen zu vermeiden. Im Ergebnis darf die durch die geplante Änderung des ThürStrG ermöglichte Gebührenreduktion für Carsharing-Angebote nicht dazu führen, dass Carsharing-Angebote durch eine unverhältnismäßig niedrige Sondernutzungsgebühr gegenüber anderen Mobilitätsformen privilegiert werden.

Bei Heranziehen des ersten Kriteriums zur Gebührenbemessung – der Art und des Ausmaßes der Einwirkung auf die Straße – wird etwa schnell deutlich, dass die beanspruchte Sondernutzungsfläche von z. B. Sharing-Fahrrädern oder -E-Scootern deutlich geringer ist als jene von Sharing-Autos: Auf einem KfZ-Stellplatz finden etwa 15 E-Scooter Platz. Folglich sind Sondernutzungsvereinbarungen, die für Sharing-Autos Gebühren in gleicher oder gar niedrigerer Höhe als für Sharing-Fahrräder oder -E-Scooter vorsehen, als diskriminierend und als Verletzung des Gebotes der Gleichbehandlung abzulehnen.

Zusätzlich regen wir an, in § 21 Abs. 1 ThürStrG auch Nachhaltigkeitsaspekte bzw. die Klimaverträglichkeit von Sondernutzungsformen als Kriterien für die Bemessung der Höhe von Sondernutzungsgebühren aufzunehmen. Dies würde Anreize für klimaschonende Mobilitätsformen setzen und so dem politischen Ziel einer nachhaltigen Verkehrswende in Thüringen Rechnung tragen.

Mit freundlichen Grüßen

Senior Public Policy Manager DACH

## **5. Weitere Beiträge**

**(Keine Dokumente vorhanden)**

## 6. Diskussionsforum

**Diskussionsforum**

**des Thüringer Landtags**

**Anlage Auswertung BTD**

**Zweites Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes (ThürStrG)**

Gesetzentwurf der Fraktionen DIE LINKE, der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

- Drucksache 7/5375 -

**Diskussionsforum des Thüringer Landtags gemäß § 96 GO - Auswertung der Online-Diskussion**

**Wie beurteilen Sie den Vorschlag, den Ermessensspielraum der Städte und Gemeinden bei der Erhebung von Sondernutzungsgebühren zu erweitern und damit die Einrichtung von Carsharing-Plätzen zu unterstützen? Haben Sie weitere Anmerkungen zum Gesetzentwurf in Drucksache 7/5375 (§ 18a Abs. 3 Satz 2 ThürStrG) beziehungsweise zum derzeit gültigen § 18a ThürStrG?**

<b>Datum des Beitrages</b>	<b>Angaben zum Autor</b>	<b>Titel</b>	<b>Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte</b>
26.05.2022	Reinhard Franz*  Hochschullehrer	<b>wie definiert sich carsharing?</b>	definition von carsharing und anbieter wettbewerb

Bei dem mit \* gekennzeichneten Beitrag wurde von dem Autor seine Wohnadresse angegeben. Wohnadressen natürlicher Personen werden gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ThürBeteilDokG nicht in der Beteiligentransparenzdokumentation veröffentlicht

26.05.2022	Tim Ilyasov*  Schüler	<b>Möglichkeiten für den ländlichen Raum</b>	- Attraktivität für Carsharing-Anbieter  - Erheben der marktüblichen Gebühr
13.06.2022	Jenny Strutz*  Bauingenieur	<b>Akzeptanz nur bei attraktiven Angeboten zum eigenen Fahrzeug</b>	Kurze Wege und Bündelung von Sharingangeboten ermöglichen attraktive Angebote als Alternative zum eigenen (Zweit-)Fahrzeug
20.08.2022	Nino Hänel*  Stadtplanung (Student)	<b>Starthilfe für Carsharing-Angebote geben</b>	-Carsharing-Angebote erst auf Dauer mit erfolgreichen Effekten auf das Verkehrsgeschehen, darunter Reduzierung von benötigtem Parkraum, geringere Emissionen, Stärkung des Umweltverbundes und damit Forcierung der angestrebten Mobilitätswende, etc.  -Starthilfe für Carsharing-Organisationen gerade abseits von Großstädten bedeutsam  -Begriffsverständnis von Abgeordneten im Landtag in Teilen mangelhaft  -Gesetzesentwurf verbessert Rahmenbedingungen für stationsbasiertes Carsharing leicht, u. a. weitere Initiierung von Fördermöglichkeiten jedoch wünschenswert

Bei dem mit \* gekennzeichneten Beitrag wurde von dem Autor seine Wohnadresse angegeben. Wohnadressen natürlicher Personen werden gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 ThürBeteilDokG nicht in der Beteiligtentransparenzdokumentation veröffentlicht