Rede von Dr. Gudrun Lukin 28.2.2019 (Plenarprotokoll 6/140)

Erstes Gesetz zur Änderung des Thüringer Straßengesetzes (Thüringer Carsharinggesetz)

Zum Gesetzentwurf der Landesregierung - Drucksache 6/6827

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Der jetzt gehörte Vortrag hat mich dann doch ein wenig verblüfft. Um es mal ganz deutlich zu sagen: Eine Vergünstigung, also bessere Bedingungen für den einen oder anderen Anbieter, würde sofort die EU und das Beihilferecht auf den Plan rufen. Das hat überhaupt nichts mit Ideologie zu tun, sondern hängt mit Gesetzlichkeiten zusammen. Das müsste Ihnen eigentlich klar sein, wenn Sie sich ein wenig mit dem Thema beschäftigen.

Wenn wir in diesem Entwurf in das Ermessen der Gemeinden stellen, welche Kriterien sie für die Platzvergabe und für das Auswahlverfahren aufstellen, dann ist das auch relativ ideologiefrei, vielmehr hat das mit den konkreten Zielen der Gemeinde zu tun und welche Ziele sie mit der Bereitstellung einer entsprechenden Carsharingmöglichkeit verbindet. Sie können also beruhigt sein, es ist kein Anschlag auf die Autoindustrie, sondern es ist einfach die Möglichkeit, innerhalb großer Städte vor allen Dingen einen Platz zu schaffen, damit Carsharingprojekte sich dort ansiedeln können.

Carsharing, 1988 als Feldversuch in Berlin mit „statt Auto“ entstanden, hat eine sehr große Wandlung durchgemacht. 1990 entstanden die ersten Unternehmen, 2000 wesentlich weitere und es gibt jetzt einen doch sehr großen Trend zur Nutzung dieses Angebots. Der Carsharingverband zählt mehr als 2,46 Millionen Nutzer, 20.200 Autos sind im Angebot und der Trend ist aufwärtsgehend.

Mehr und mehr Menschen nutzen diese Möglichkeit, entweder verschiedene Mobilitätsangebote miteinander zu kombinieren oder sogar das Carsharingangebot als Ersatz für ein eigenes Auto zu nehmen. In den letzten Jahren wurden auch mehrere Untersuchungen dazu durchgeführt. Gerade für diejenigen, die gelegentlich mit dem Auto fahren, ist dieses Carsharingangebot sehr kostengünstig. Stiftung Warentest hat beispielsweise eine Modellrechnung durchgeführt. Zwischen 5.000 und 10.000 Kilometer würde mit Carsharing eine Summe von 138 Euro im Monat entstehen, bei der Modellrechnung für einen eigenen Wagen 206 Euro pro Monat. Es ist ressourcenschonend und die gut gerechnete Bilanz würde beispielsweise bedeuten, dass ein Carsharingauto vier bis acht eigene Pkw ersetzen können.
Gegenüber dem Autoverleih gibt es auch eine Menge Vorteile. Beim Autoverleih ist es meistens tagesweise, es muss vollgetankt wieder abgegeben werden und zu einem Festpreis, während bei Carsharing im Wesentlichen Fahrzeit und Fahrkilometer verrechnet werden.

Zwei Modelle haben sich durchgesetzt – stationsbasiertes System und Parken im öffentlichen Raum. Um gleich die Diskussion rauszunehmen – es ist im Wesentlichen ein Angebot, das im Moment in den Metropolen und den großen Städten genutzt wird, weniger in den kleineren, und es ist auch nicht der Ersatz für den ÖPNV beispielsweise in ländlichen Gebieten.

Mit dem am 1. September 2017 in Kraft getretenen Carsharinggesetz hat der Bund – wie

Ministerin Keller schon gesagt hat – vor allen Dingen für die öffentlichen Wege eine straßenrechtliche Regelung gefunden. Das heißt also, es kann jetzt eine Bevorrechtung für Carsharing geschaffen werden, bestimmte Kennzeichnungen können an Parkflächen angebracht werden und eine Befreiung von Parkgebühren wäre auch möglich. Außerdem wurde straßenrechtlich der gesonderte Tatbestand der straßenrechtlichen Sondernutzung eingeführt. Darauf hebt auch das hiesige Gesetz, das jetzt praktisch eine Erweiterung auf Landesrecht stattfinden lässt, ab. Das Wichtigste ist, dass bestimmte Parkflächen der allgemeinen Nutzung entzogen und in einem sehr transparent dargestellten Auswahlverfahren einem bestimmten Anbieter übergeben werden können.

Als Zielstellungen wurden auch schon die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, weniger Parkplätze gerade in den dicht besiedelten Gebieten bzw. auch Fragen der Luftschadstoffverringerung, die hier eine Rolle spielen können, benannt. Der Bund – wie gesagt – hatte nur die Kompetenz für die Bundesfernstraßen. Es hat sich eine Reihe von Ländern auf den Weg gemacht, zuerst Bayern, Thüringen strebt ebenfalls diese Lösung an. Auch – so weit ich weiß – in Sachsen haben die Grünen einen entsprechenden Gesetzentwurf mit eingebracht.

Hier in diesem vorgelegten Gesetzentwurf wird vor allen Dingen auch auf die sich erhöhenden Nutzerzahlen in den größeren Städten abgehoben. So sind es beispielsweise bei dem meist verbreitetsten Nutzer 5.300 registrierte Automitfahrende in Thüringen, 2.600 davon allein in Erfurt, 1.800 in Jena, 850 in Weimar. Wenn wir uns mal angucken, worin der Handlungsbedarf besteht: In Erfurt gab es 50 Plätze für Carsharing, nur zwölf davon im öffentlichen Raum, in Jena 36 Plätze und gar keinen im öffentlichen Raum. Das heißt also, hier ist es bisher nur gelungen, in Kooperation mit Wohnungsunternehmen und Kommunen bestimmte Modelllösungen zu finden. Ein ganz besonders schönes möchte ich gern mit erwähnen: Es ist im Immergrün in Jena. Den Platz stellt das Wohnungsunternehmen jenawohnen zur Verfügung, die Abstimmung übernimmt teilAuto, das Fahrzeug ist vom öffentlichen Nahverkehr Jena gekauft worden und die Ladeinfrastruktur wird durch die Stadtwerke bereitgestellt. Mit diesem jetzigen Gesetzentwurf erhalten die Kommunen die schon dargelegte Möglichkeit, ein Ermessen, einen Entscheidungsspielraum zu haben und Sondernutzungserlaubnis für das stationsbasierte Carsharing anzubieten.

Ich denke, wir sollten diesen Gesetzentwurf nicht nur befürworten, sondern auch im Ausschuss noch einmal diskutieren. Er hat einen positiven Effekt für die Stadtplatzgestaltung, für möglicherweise weniger Parkplätze in den Innenstädten, für geringere Schadstoffbelastung. Natürlich ist es so: Gemeinden haben einen Entscheidungsspielraum. Ich hoffe aber nicht, dass er dazu führt, dass sie sich eher dafür entscheiden, weniger Carsharing anzubieten, sondern mehr. Schönen Dank.

(Beifall DIE LINKE, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)