

Die Entwicklung des Carsharings in Sachsen – eine rechtliche Betrachtung

Bachelorarbeit

an der Hochschule Meißen (FH) und Fortbildungszentrum
zum Erwerb des Hochschulgrades
Bachelor of Laws (LL.B.)

vorgelegt von
Martin, Schneider
aus Leipzig

Meißen, 25.03.2019

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	III
Abkürzungsverzeichnis	IV
1 Einleitung	1
2 Die Begriffsbestimmungen und Formen von Carsharing.....	3
3 Die Geschichte des Carsharings in Deutschland	6
3.1 Die Geburtsstunde des Carsharings	6
3.2 Der weitere Verlauf.....	7
4 Der Carsharing-Vertrag am Beispiel von teilAuto.....	9
4.1 Die Vertragsart und der Aufbau	9
4.2 Die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	11
4.3 Die Vertragsabwicklung	16
5 Die Haftung	18
6 Das Carsharinggesetz (CsgG) vom 05.07.2017	22
6.1 Die bisherige politische Debatte	22
6.2 Die Zielstellung.....	23
6.3 Die Analyse der einzelnen Regelungen	24
6.4 Die Gesetzesfolgen	26
6.5 Die Stellungnahmen und Wertungen zum CsgG	28
7 Das Carsharing in Sachsen	30
7.1 Der Weg zu einer landesrechtlichen Regelung	30
7.1.1 Der Gesetzesentwurf der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen	30
7.1.2 Die Kritik und Anpassungsempfehlungen	32
7.1.3 Die aktuelle Situation.....	34
7.2 Die zukünftigen Aufgaben der öffentlichen Hand	35
7.2.1 Der Auftrag für die Politik.....	35
7.2.2 Die Rolle der Verwaltung	36
Wesentliche Erkenntnisse der Bachelorarbeit.....	V
Anhang	VI
Literaturverzeichnis.....	XIV
Rechtsprechungsverzeichnis	XVIII
Rechtsquellenverzeichnis	XIX
Eidesstattliche Versicherung.....	XXI

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Carsharing in Deutschland	27
--	----

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CsgG	Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
i. d. F.	in der Fassung
KraftStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
MDV	Mitteldeutsche Verkehrsverbund
NO ₂	Stickstoffdioxid
o. D.	ohne Datum
o. O.	ohne Ort
o. Rn.	ohne Randnummer
o. S.	ohne Seite
o. V.	ohne Verfasser
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
P2P	Peer-to-peer
PfIVG	Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter
S.	Satz
SächsBO	Sächsische Bauordnung
SächsStrG	Sächsisches Straßengesetz
SächsStVZustG	Sächsisches Straßenverkehrszuständigkeitsgesetz
SOFI	Soziologisches Forschungsinstitut
StrG	Straßengesetz für Baden-Württemberg
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
StVG	Straßenverkehrsgesetz
UStG	Umsatzsteuergesetz

VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO Nahverkehrspläne für den ÖPNV	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr
VVG	Gesetz über den Versicherungsvertrag

1 Einleitung

Das Carsharing erfreut sich seit den letzten Jahren deutschlandweit immer größerer Beliebtheit. Die verschiedenen Anbieter haben mittlerweile eine beachtliche Anzahl von Städten und Gemeinden erschlossen und verzeichnen ein stetiges Wachstum. Vielerorts ergänzt die Dienstleistung bereits den ÖPNV und macht den privaten Besitz eines Kfz überflüssig.¹

Diese neue Form der Mobilität ist auch nicht den Vertretern aus der Politik und Rechtswissenschaft entgangen. Allerdings wurde sie zunächst stiefmütterlich behandelt und in politischen Diskussionen allenfalls als Randerscheinung eingestuft.² Jedoch änderte sich das schlagartig zu dem Zeitpunkt, als sich die Branche erfolgreich am Markt etablierte.

Vereinzelte Stadtverwaltungen haben in diesem Zusammenhang angefangen, das Carsharing als ein Instrument zur Eindämmung von Verkehrs- und Umweltbelastungen zu nutzen. Die Liste der Probleme diesbezüglich ist lang. Beispielsweise hat sich der Fahrzeugbestand seit 1990 verdoppelt und beträgt mehr als 40 Mio. zugelassene Kfz.³

Aufgrund des hohen Dringlichkeitsgrades dieser Thematik ruft das neben Verkehrsexperten vor allem auch den Gesetzgeber auf den Plan, welcher seine verfassungsmäßige Schutzpflicht gemäß Art. 20a GG gegenüber seinen Bürgern zu erfüllen hat. Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (CsgG) vom 05.07.2017 hat er zwar ein bundesgesetzliches Regelwerk geschaffen, aber bislang kein Fundament für eine rechtssichere Umsetzung gelegt.

An diesem Punkt setzt die vorliegende Arbeit an und beschreibt den Werdegang des Carsharings in rechtlicher Hinsicht auf Bundesebene und betrachtet im Besonderen die Entwicklung im Freistaat Sachsen.

Nachdem der Leser im zweiten Kapitel auf das Ziel dieser wissenschaftlichen Arbeit hingewiesen wurde, erhält er in den beiden darauffolgenden Gliederungspunkten einen kurzen Überblick über den Begriff des Carsharings und seine historischen Wurzeln in Deutschland.

Danach erfolgt eine rechtliche Einordnung in den Bereich des BGB hinsichtlich wesentlicher Punkte für das Verständnis und im selben Zug die Erläuterung der praktischen Umsetzung anhand eines ausgewählten Anbieters. Im nächsten Abschnitt richtet sich der Fokus auf den Aspekt des CsgG. Hierbei werden neben den einzelnen Regelungen

¹ Vgl. Richter, Michael, Car-Sharing Nachhaltig mobil – eine rechtliche Einordnung, 2007, S. 17.

² Vgl. ebd., S. 8.

³ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Loose, Willi, CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute, 2016, S. 13.

auch die bisherigen Ereignisse im Zeitverlauf, welche für die Entstehung dieser Norm maßgeblich waren, dargestellt. Zudem werden die Gesetzesfolgen für ausgewählte Akteure und deren Einschätzungen zur Regelung näher beleuchtet.

Weiterführend wird auf den rechtlichen Verlauf des Carsharings im Freistaat Sachsen Bezug genommen, indem der Gesetzesentwurf von Bündnis 90/Die Grünen im Landtag vorgestellt wird. Diesbezüglich werden erkannte Schwachpunkte und im selben Zug Vorschläge zur Anpassung von Sachverständigen aufgezeigt. Im Anschluss daran wird über den aktuellen Stand des Gesetzgebungsverfahrens informiert.

Letztlich werden auf Basis der Ausführungen zukünftige Aufgaben für die öffentliche Verwaltung entwickelt und die möglichen Konsequenzen einer Untätigkeit verdeutlicht.

Das Ziel der Arbeit besteht darin, die öffentliche Verwaltung im Freistaat Sachsen für das Thema Carsharing zu sensibilisieren. Die Entscheidungsträger in den maßgeblichen Behörden sollen motiviert werden, diese alternative Mobilitätsform entsprechend zu fördern und die Voraussetzungen für deren Entwicklung zu schaffen.

Zu diesem Zweck ist vorgesehen, ein Exemplar dieser Arbeit der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellen, welches als Grundlage für die Erarbeitung entsprechender Konzepte dienen soll.

2 Die Begriffsbestimmungen und Formen von Carsharing

Die Wortkonstellation „Carsharing“ hat ihre Wurzeln im amerikanischen Sprachgebrauch. Dabei steht „Car“ als Substantiv für das Auto und „Sharing“ als Verb hinsichtlich teilen. Wobei nicht das Zerlegen des Autos in seine Bestandteile unter mechanischen Einwirkungen gemeint ist, sondern die organisierte Nutzung eines Kraftfahrzeugs durch mehrere Personen im gewerblichen oder auch privaten Bereich.⁴ Die Mehrheit der kommerziellen Carsharing-Anbieter setzt im Rahmen ihres Geschäftsprozesses auf zwei Arten der Nutzung, stationsgebundene und stationsungebundene (Free-Floating).⁵

Ersteres meint die Miete eines Kraftfahrzeugs für einen beliebig gewählten Zeitraum, wobei der Nutzer die Inanspruchnahme der Leistung lediglich an einem bestimmten Terminal bzw. einer Station vollziehen kann. Im Umkehrschluss kann die Rückabwicklung ebenfalls nur dort erfolgen, wobei je nach Anbieter auch eine Übergabe an einer anderen Station desselben möglich ist.⁶

Dann spricht man vom stationsgebundenen One-Way-Carsharing. Die von einem Carsharing-Unternehmen zur Verfügung gestellten Kraftfahrzeuge befinden sich meist auf angemieteten Stellflächen oder in einem sichtbar markierten Bereich im öffentlichen Verkehrsraum.⁷

Das System des Free-Floating-Carsharings beschreibt die Nutzung der gebuchten Leistung in einem vom Anbieter festgelegten Areal, z. B. im Stadtkern. Anders als beim stationsgebundenen Carsharing kann der Nutzer am Ende des Buchungszeitraums das Fahrzeug auf einem nach den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Anbieters zulässigen Parkplatz abstellen, wobei sich dieser allerdings im oben erwähnten Bereich befinden muss.⁸

Im nichtkommerziellen Sektor hat sich vor allem die Variante des P2P etabliert. Hierbei verkörpern Privatpersonen die Carsharing-Anbieter und bieten ihr Kraftfahrzeug zu entsprechenden Konditionen auf verschiedenen Netzwerken an.⁹

Neben dem Peer-to-peer hat sich auch das sogenannte RideSharing herausgebildet. Diese Form des Carsharings basiert auf dem Prinzip der Mitfahrgelegenheit. Demnach bietet eine Privatperson auf einer geeigneten Plattform freie Sitzplätze in ihrem Auto an. Potenzielle Nutzer mit dem gleichen Reiseziel können daraufhin mit dem Anbieter

⁴ Vgl. Richter, Michael, Car-Sharing Nachhaltig mobil – eine rechtliche Einordnung, 2007, S. 10.

⁵ Vgl. Rid, Wolfgang et al., Carsharing in Deutschland Potenziale und Herausforderungen, Geschäftsmodelle und Elektromobilität, 2018, S. 54.

⁶ Vgl. ebd.

⁷ Vgl. ebd.

⁸ Vgl. ebd.

⁹ Vgl. ebd.

in Kontakt treten und seine Leistung zu den privat vereinbarten Konditionen beziehen.¹⁰

Das Geschäftskonzept von Carsharing erinnert stark an das System der klassischen Autovermietung, wonach vergleichbare Mietverträge über die entsprechenden Kraftfahrzeuge abgeschlossen werden. Bei näherer Betrachtung zeigen sich allerdings deutliche Unterschiede wie etwa in Bezug auf die Verteilungsschlüssel der Geschäftsstellen. Die Fahrzeugflotten der Autovermieter befinden sich meist in unmittelbarer Nähe der jeweiligen Niederlassung, mithin zentral.¹¹

Die Anbieter von Carsharing legen dagegen ihren Fokus auf den Nutzer und setzen auf eine dezentrale Standortstruktur, welche für eine angemessene Verteilung der Stationen z. B. in einer Stadt sorgt.¹²

Unabhängig davon, ob man sich für eine Autovermietung oder Carsharing entscheidet, bildet ein privatrechtlicher Vertrag die Grundvoraussetzung für die Nutzung der Leistung. Jedoch schließt der potenzielle Nutzer beim Carsharing nicht für jeden Buchungszeitraum eine separate Vereinbarung, gemäß dem Prinzip der Autovermietung, sondern einen Rahmenvertrag ab. Dabei bindet er sich an den Carsharing-Anbieter in Form einer Mitgliedschaft und entrichtet einen regelmäßigen Beitrag als Gegenleistung.¹³

Bedingt durch das Wesen des Rahmenvertrags ist es den Mitgliedern einer Carsharing-Organisation möglich, Fahrzeuge spontan und z. B. stundenweise zu beanspruchen. Die Mietdauer für ein Fahrzeug der Autovermietung fußt auf geregelten Nutzungszeiträumen und beinhaltet eine Mindestbuchungszeit von einem Tag.¹⁴

Die Kostenberechnung erfolgt bei der klassischen Autovermietung häufig mittels entsprechender Tarife wie etwa Tagesstarifen und den darin enthaltenen Freikilometern mit der Option, das Leistungsspektrum kostenpflichtig zu erweitern.¹⁵

Die Carsharing-Anbieter bedienen sich des Systems eines Bordcomputers in jedem Fahrzeug, welcher einen detaillierten Fahrbericht aufzeichnet. Dieser dient einerseits als Nachweis für die bezogene Leistung als auch als Grundlage für die Kostenermittlung.¹⁶

¹⁰ Vgl. Randelhoff, Martin, [Definition] UberPop, WunderCar, Lyft & Co. – Ridesharing oder vielmehr Rideselling?, 2014, o. S.

¹¹ Vgl. Schweig, Karl-Heinz et al., Car-Sharing in kleinen und mittleren Gemeinden, 2004, S. 22.

¹² Vgl. ebd.

¹³ Vgl. Rid, Wolfgang et al., Carsharing in Deutschland Potenziale und Herausforderungen, Geschäftsmodelle und Elektromobilität, 2018, S. 3.

¹⁴ Vgl. Schweig, Karl-Heinz et al., Car-Sharing in kleinen und mittleren Gemeinden, 2004, S. 22.

¹⁵ Vgl. ebd., S. 21.

¹⁶ Vgl. Richter, Michael, Car-Sharing Nachhaltig mobil – eine rechtliche Einordnung, 2007, S. 10.

Zum Ende des Nutzungszeitraums besteht bei Autovermietungen die Verpflichtung, das Kraftfahrzeug im Rahmen der Abgabe aus eigenen finanziellen Mitteln vollständig zu betanken. Die Carsharing-Tarife enthalten bereits den Kraftstoffaufwand. Jedoch muss der jeweilige Nutzer die Zapfsäule erst aufsuchen, wenn der vom Anbieter festgelegte Mindestfüllstand unterschritten wird.¹⁷

Wenn die klassische Autovermietung als auch das gewöhnliche Carsharing den Erwartungen einiger Nutzer nicht entsprechen sollten, können diese gegebenenfalls auf verwandte Formen von Carsharing setzen, insbesondere das System des Combi-Car oder Prinzip des Carpools.¹⁸

Ähnlich wie beim klassischen Carsharing besteht der Geschäftsaufbau des Combi-Car aus einem Anbieter, einer Fahrzeugflotte und den dazugehörigen Stationen. Die zwei grundlegenden Varianten dieses Modells bilden die Grund- und Tagesnutzung. Ersteres gleicht dem Prinzip des normalen Carsharings, indem ein Fahrzeug von einem Nutzer für einen bestimmten Zeitraum gebucht wird.¹⁹

Die Idee der Tagesnutzung zielt auf eine geteilte Nutzung eines Kraftfahrzeugs durch mehrere Personen im gleichen Buchungszeitraum ab. Dies kommt z. B. bei Berufspendlern zum Einsatz, wenn diese ihr Kraftfahrzeug an einer Combi-Car-Station, welche meist über eine Anbindung zum ÖPNV verfügen, abstellen und diesen für den restlichen Arbeitsweg nutzen. Demzufolge entsteht ein zeitlicher Rahmen, in dem das Auto ungenutzt bleibt.²⁰

An diesem Punkt soll die Tagesnutzung ansetzen und die Nachfrage der sich im Umfeld befindlichen Privatpersonen als auch Unternehmen erfüllen sowie die Wirtschaftlichkeit erhöhen. Man spricht hierbei auch von einer gebrochenen Variante des Combi-Car. Eine weitere Version verkörpert „Combi-Car direkt“.²¹

Der Unterschied liegt darin, dass die Nutzer ihr gebuchtes Kraftfahrzeug vom Wohnort bis hin zur Arbeitsstelle in Anspruch nehmen sowie dort parken. In diesem Zusammenhang beschränkt sich der Kreis der Nachfrager bezüglich der Tagesnutzung auf den dortigen Bereich und dessen Umgebung.²²

¹⁷ Vgl. Schweig, Karl-Heinz et al., Car-Sharing in kleinen und mittleren Gemeinden, 2004, S. 21.

¹⁸ Vgl. ebd., S. 19.

¹⁹ Vgl. ebd.

²⁰ Vgl. ebd.

²¹ Vgl. ebd.

²² Vgl. ebd.

Sofern der Nutzer auf eine große Auswahl von Fahrzeugen Wert legt, sollte er das Carpooling in Betracht ziehen. Diese Variante des Carsharings glänzt mit einer zuverlässigen Verfügbarkeit aufgrund eines hohen Bestands an Kraftfahrzeugen.²³

Allerdings befinden sich die entsprechenden Stationen zentral und die Mindestbuchungszeit gleicht jener der Autovermietung.²⁴

Die Kostenabrechnung beginnt mit der Übertragung der Fahrzeugdaten beim Verlassen der Station mithilfe eines Informationssystems an einen Datenbankrechner und endet bei einem Mitarbeiter des Unternehmens, welcher das Kraftfahrzeug wieder an Ort und Stelle verbringt.²⁵

3 Die Geschichte des Carsharings in Deutschland

3.1 Die Geburtsstunde des Carsharings

Das klassische Carsharing, wie wir es heutzutage kennen, nahm zum Ende der 1980er Jahre in Westberlin seinen Anfang. Den Ausgangspunkt stellte ein wissenschaftliches Projekt unter dem Namen „stadt-AUTO“ von Markus Petersen dar.²⁶

Dabei wurde an fünf Nutzer mit einem Fahrzeug die Idee des Autoteilens herangetragen und im selben Zug unter entsprechenden Forschungsaspekten betrachtet sowie ausgewertet.²⁷

Der Brückenschlag zu einer Geschäftsidee gelang erst zum Ende des Jahres 1990, als die STATTAUTO Car-Sharing GmbH, Berlin gegründet worden ist und sich die Rechte an stadt-AUTO sicherte. Im Rahmen des Unternehmensaufbaus wurden richtungweisende Regelungen und Strukturen entwickelt, welche auch noch heute agierende Anbieter der Branche als Grundlage für ihren Geschäftsbetrieb nehmen.²⁸

Allerdings musste man eine eingeschränkte Nutzung der geteilten Autos hinnehmen, aufgrund der zu dieser Zeit noch herrschenden Teilung Berlins in West und Ost. Der entscheidende wirtschaftliche Aufschwung setzte erst mit der Wiedervereinigung Deutschlands ein, wodurch sich die Nutzerzahl im Raum Berlin um das Sechsfache erhöhte.²⁹

Aufgrund einer schlechten Unternehmensführung und Fehleinschätzungen des Marktes konnte STATTAUTO Berlin nicht in die Gewinnzone geführt werden und entging

²³ Vgl. Schweig, Karl-Heinz et al., Car-Sharing in kleinen und mittleren Gemeinden, 2004, S. 20.

²⁴ Vgl. ebd., S. 22.

²⁵ Vgl. ebd., S. 20.

²⁶ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Loose, Willi, CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute, 2016, S. 17.

²⁷ Vgl. ebd.

²⁸ Vgl. ebd.

²⁹ Vgl. ebd.

nur knapp dem Konkurs. Der als rettende Anker geplante Zusammenschluss von STATTAUTO Car-Sharing GmbH, Berlin und StattAuto Hamburger Car Sharing GmbH zur StattAuto CarSharing AG entpuppte sich als kolossale Fehlentscheidung und mündete schlussendlich im Verkauf an das niederländische Carsharing-Unternehmen CollectCar B.V. (Greenwheels) im Jahr 2005.³⁰

Nichtdestotrotz verbreitete sich die Idee des Carsharings über ganz Deutschland hinweg. In diesem Zusammenhang etablierten sich Anbieter beispielsweise in Freiburg, Dortmund, Kassel sowie Frankfurt am Main.³¹

Laut dem ÖKO-TEST-Magazin existierten Anfang des Sommers im Jahr 1992 36 Carsharing-Angebote in Deutschland. In den darauffolgenden Jahren sollte sich diese Zahl fast verdoppeln.³²

Auffallend war, dass sich Dutzende Carsharing-Anbieter lediglich als Vereine verstanden und damit ehrenamtlich tätig waren, im Gegensatz zur STATTAUTO Car-Sharing GmbH, Berlin. Eine sozialwissenschaftliche Untersuchung des SOFI Göttingen ergab, dass die Hauptintention der Anbieter nicht die wirtschaftliche Vermarktung des Carsharings war, sondern die Betonung des Umweltaspektes als Protest gegen geplante Expansionen im Autogeschäft in den Städten zu dieser Zeit.³³

3.2 Der weitere Verlauf

Im Laufe der Zeit entwickelten sich aus den Vereinsstrukturen gewinnorientierte Unternehmen und sahen das Carsharing als lukratives Geschäftsmodell an. Dies führte dazu, dass auch andere Akteure ihre Chance darin sahen und auf den Zug aufsprangen, wie etwa durch die Gründung von „book-n-drive“ im Jahr 2000.³⁴

Aus einer überschaubaren Kfz-Werkstatt erfolgte per Quantensprung die Umwandlung zu einer großen Unternehmung, ausgelöst durch die Übernahme des in Frankfurt am Main angesiedelten und kränkelnden Carsharing-Anbieters. Udo Mielke machte es sich mit seiner neuen Carsharing-Marke zur Aufgabe, das Rhein-Main-Gebiet als Geschäftsbereich zu erhalten.³⁵

Jedoch war man nicht nur am klassischen Betrieb einer Carsharing-Firma interessiert, sondern auch an Zusammenarbeiten bzw. einer Vernetzung mit dem ÖPNV. Neben entscheidenden Synergieeffekten sollte die potenzielle Kundschaft vom Autoteilen

³⁰ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Loose, Willi, CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute, 2016, S. 17f.

³¹ Vgl. ebd., S. 19.

³² Vgl. ebd.

³³ Vgl. ebd., S. 20.

³⁴ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Trillig, Martin, CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute, 2016, S. 49.

³⁵ Vgl. ebd.

überzeugt werden. Diese Geschäftsstrategie erwies sich als fruchtbar und legte den Grundstein für den weitreichenden Erfolg von „book-n-drive“.³⁶

Parallel dazu verfolgte die Deutsche Bahn die Entwicklung des Carsharings aufmerksam und erstellte wenig später selbst ein Konzept für dessen Nutzung in den eigenen Reihen. Der Inhalt dieses Papiers sah unter anderem vor, den Bahnkunden eine Möglichkeit zu schaffen, die verbleibende Wegstrecke vom Anreisebahnhof bis zum angestrebten Zielort flexibel und effizient zurücklegen zu können.³⁷

Nach anfänglichen Testversuchen startete die Deutsche Bahn Ende des Jahres 2001 mithilfe des Franchise-Modells ihre Unternehmung unter dem Namen „DB Carsharing“ am Markt.³⁸

Interne Analysen zeigten aber mit der Zeit im Bereich des Vertriebs entscheidende Wachstumshemmnisse auf. Infolgedessen erfolgte eine Neuausrichtung, welches der Deutschen Bahn als Franchise-Geber ermöglichte, nun selbst Kundenakquise zu betreiben sowie Angebote zu offerieren. In diesem Zusammenhang entstand die Marke „Flinkster“.³⁹

Die darauffolgenden Jahre bestanden darin, sich den wandelnden Umweltbedingungen im Bereich des Verkehrswesens anzupassen und eine weitgehende konsensorientierte Geschäftspolitik mit den Franchise-Nehmern zu betreiben.⁴⁰

Während die bisherigen Anbieter auf das stationsbasierte Carsharing setzten, sorgten Daimler Benz im Jahr 2009 in Ulm mit dem Anbieter „car2go“⁴¹ und BMW in Zusammenarbeit mit Sixt im Jahr 2011 in München mit „DriveNow“ für eine Innovation in Form des Free-Floating-Carsharings.⁴²

Nach einer erfolgreichen Testphase an der Donau entwickelte sich das Konzept zum Selbstläufer und eroberte in rasanter Geschwindigkeit den Weltmarkt mit einem Kundenstamm von zwei Millionen und einer zweistelligen Standortzahl über den Globus verteilt.⁴³

Um sich gegen die Konkurrenz behaupten zu können, ergriff BMW die Initiative und suchte für seine Ambitionen im Bereich Carsharing einen Geschäftspartner und wurde bei Sixt fündig. Nach erfolgtem Schulterchluss entstand die Gesellschaft „DriveNow“

³⁶ Vgl. ebd.

³⁷ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Knie, Andreas, CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute, 2016, S. 56.

³⁸ Vgl. ebd.

³⁹ Vgl. ebd.

⁴⁰ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Knie, Andreas, CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute, 2016, S. 57.

⁴¹ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Beermann, Thomas et al., CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute, 2016, S. 80.

⁴² Vgl. ebd., S. 85.

⁴³ Vgl. ebd., S. 80f.

und sollte eigenständig, d. h. losgelöst von den Hauptunternehmen, wirtschaften. Markant für dieses Geschäftsmodell ist die Tatsache, dass es in seiner Struktur keine örtlich gebundenen Carsharing-Stationen aufweist, sodass den Kunden in dieser Hinsicht eine höhere Flexibilität angeboten wird.⁴⁴

Folglich ließ eine Kombination von stationsbasiertem und stationsungebundenem Carsharing nicht lange auf sich warten. Diese neue Variante wurde erstmals in Hannover im Jahr 2012 umgesetzt.⁴⁵

Von einem anfänglichen Forschungsprojekt bis hin zu einem lukrativen Geschäftsmodell erlebte das Carsharing zwar seine Höhen und Tiefen, welche es aber nicht daran hindern sollten, sich auf dem Markt zu behaupten und noch dazu ein kontinuierliches Wachstum zu verzeichnen.

Mit mehr als zwei Millionen Nutzern deutschlandweit nimmt das Carsharing eine nicht zu vernachlässigende Stellung im alltäglichen Leben ein.⁴⁶

4 Der Carsharing-Vertrag am Beispiel von teilAuto

4.1 Die Vertragsart und der Aufbau

Der Kontrakt zwischen dem Anbieter und Nutzer des Carsharings beinhaltet die Inanspruchnahme eines Kraftfahrzeugs innerhalb festgelegter Zeiträume. Sobald für diese Leistung ein Entgelt erhoben wird, spricht man von einem Mietvertrag gemäß § 535 BGB.⁴⁷

Dabei stellt ein Mietvertrag eine gegenseitige Vereinbarung dar, in welcher sich die beiden Vertragsparteien Vermieter und Mieter darauf geeinigt haben, bestimmte Rechte und Pflichten wahrzunehmen. Der Hauptinhalt zielt auf die Überlassung einer Sache zur Nutzung innerhalb eines festgelegten Zeitraums gegen Entgelt ab.⁴⁸

Demnach nimmt die Carsharing-Organisation die Rolle des Vermieters und der Kunde die Position des Mieters ein. Die rechtliche Beziehung zwischen diesen Vertragsparteien kommt über zwei übereinstimmende Willenserklärungen zustande.⁴⁹

In diesem Zusammenhang können nur körperliche Objekte Gegenstand eines Mietvertrags sein.⁵⁰

⁴⁴ Vgl. ebd., S. 84f.

⁴⁵ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Caroli, Miriam, CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute, 2016, S. 47.

⁴⁶ Vgl. Knitterscheidt, Kevin, Carsharing in Deutschland ist so beliebt wie nie, 2018, o. S.

⁴⁷ Vgl. Palandt/Weidenkaff, Bürgerliches Gesetzbuch, 2019, § 535 Rn. 28, S. 783.

⁴⁸ Vgl. Wolf/Eckert/Ball, Handbuch des gewerblichen Miet-, Pacht- und Leasingrechts, 2000, Rn. 1, S. 1.

⁴⁹ Vgl. Palandt/Weidenkaff, Bürgerliches Gesetzbuch, 2019, § 535 Rn. 1, S. 794.

⁵⁰ Vgl. ebd. Rn. 2, S. 794.

Vorliegend steht die Nutzung eines Kraftfahrzeugs im Vordergrund des Carsharing-Vertrags und damit wird ein Schuldverhältnis über eine bewegliche Sache abgeschlossen. Demzufolge beschränken sich die anzuwendenden Vorschriften des Mietrechts im BGB auf den allgemeinen Teil und Bereich von Mietverhältnissen über andere Sachen gemäß §§ 535–548 i. V. m. §§ 579 Abs. 1 S. 1 und 2; 580; 580a Abs. 3 und 4 BGB.⁵¹

Ein Teil der nachfolgenden Ausführungen bezieht sich auf den Carsharing-Vertrag von teilAuto (Anhang 1). Dabei wird lediglich auf die Art, den Aufbau bzw. die Struktur des Kontrakts eingegangen.⁵²

Bei diesem Schriftstück handelt es sich um einen Formularvertrag. Diesbezüglich ist damit ein Vordruck gemeint, welcher alle vertraglichen Festlegungen auf sich vereint.⁵³ Die Ausgestaltung von Formularverträgen unterliegt unter anderem den gesetzlichen Bestimmungen der §§ 305–310 BGB.

Hinter dem Begriff „Rahmentarif“ verbirgt sich die Kontraktart des Rahmenvertrags, dessen Funktion der Abschluss von einer Vielzahl von Mietverträgen über ähnliche Sachen darstellt.⁵⁴

Als weitere Varianten existieren noch der „Vielfahrertarif“, welcher für eine stark frequentierte Nutzung von Carsharing vorgesehen ist, sowie der „Starttarif“ für Neulinge, wobei dieser einen Einzelvertrag darstellt und im Gegensatz zu den anderen Vertragsformen keine monatliche Grundgebühr beinhaltet (Anhang 2).⁵⁵

Der Abschluss eines rechtlich gültigen Mietvertrags nach § 535 BGB setzt zu seiner Wirksamkeit zwingend die wesentlichen Vertragsinhalte voraus. Diesbezüglich müssen Angaben über die Vertragsparteien, den Mietgegenstand, die Mietdauer sowie das Mietentgelt in geeigneter Form bestehen.⁵⁶

Vorliegend enthält der Kundenvertrag von teilAuto in seinem oberen Teil einen Bereich zur Erfassung von Informationen des potenziellen Mieters und benennt darunter den entsprechenden Vermieter. Weiterhin regelt die Vereinbarung den Mietgegenstand, mithin das Kraftfahrzeug.⁵⁷

Somit erfüllt der Kontrakt in seinem Aufbau bzw. seiner Struktur die Mindestanforderungen für einen Mietvertrag nach geltendem Mietrecht. Die weiteren Rubriken sind ergänzende Regelungen zur Konkretisierung des Vertragsverhältnisses. Im Rahmen

⁵¹ Vgl. Palandt/Weidenkaff, Bürgerliches Gesetzbuch, 2019, § 535 Rn. 103 und 104, S. 790f.

⁵² Vgl. teilAuto, o. V., Kundenvertrag Rahmentarif, Kunden-Nr.: o. D., o. S.

⁵³ Vgl. Neuner, Jörg und Grigoleit, Hans Christoph, Beck'sches Examinatorium Zivilrecht, 2006, Rn. 310, S. 131.

⁵⁴ Vgl. Wolf/Eckert/Ball, Handbuch des gewerblichen Miet-, Pacht- und Leasingrechts, 2000, Rn. 72, S. 22.

⁵⁵ Vgl. teilAuto, o. V., Preisliste, 2018, S. 1-3.

⁵⁶ Vgl. Wolf/Eckert/Ball, Handbuch des gewerblichen Miet-, Pacht- und Leasingrechts, 2000, Rn. 54, S. 17

⁵⁷ Vgl. teilAuto, o. V., Kundenvertrag Rahmentarif, Kunden-Nr.: o. D., o. S.

des Sicherheitspaketes wird dem Nutzer die Möglichkeit eröffnet, eine Absenkung der Selbstbeteiligung im Schadensfall vorzunehmen.⁵⁸

Der letzte Teilbereich des Kundenvertrags befasst sich mit den Zahlungsmodalitäten. In diesem Zusammenhang gibt der Leistungsbezieher an, in welcher Art und Weise er das Mietentgelt entrichtet.⁵⁹

Schlussendlich setzen beide Vertragsparteien ihre jeweilige Unterschrift unter den Kontrakt. Diese soll unter anderem die Unverfälschtheit des Dokuments als auch den Bezug zu den Rechtssubjekten sicherstellen. Infolge der Unterschrift erklären sich der Vermieter als auch der Mieter dazu bereit, ihren vertraglichen Pflichten vollends nachzukommen, und genießen im selben Zug die ihnen gewährten Rechte aus dem Schuldverhältnis.⁶⁰

4.2 Die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

Gemäß § 535 Abs. 1 S. 1 BGB erlegt er seinem Inhalt nach dem Vermieter in seiner Rolle als Anbieter die Verpflichtung auf, die Mietsache im Rahmen einer festgelegten Mietzeit dem Mieter bereitzustellen. Dabei trägt er auch die Verantwortung, dass im Zeitpunkt der Überlassung die Beschaffenheit des Vertragsgegenstands dem im Kontrakt vorgesehenen Gebrauch entspricht sowie die Erhaltung dieses Zustands innerhalb der Mietzeit gewährleistet ist nach § 535 Abs. 1 S. 2 BGB. Nach § 535 Abs. 1 S. 3 BGB hat der Vermieter bzw. Anbieter die Aufwendungen rund um die Mietsache zu stemmen.

Jedoch bedarf es neben der Überlassung des Mietgegenstands weiterer Voraussetzungen bezüglich der Nutzung. Hierbei handelt es sich um gewichtige Ingredienzien bzw. Beiwerke im Rahmen des Sachenbegriffs nach § 90 BGB, wie z. B. die Zulassungsbescheinigung des Kraftfahrzeugs, den Zündschlüssel als auch obligatorische Bestandteile wie etwa einen Verbandskasten und eine gültige Fahrerlaubnis.⁶¹

Diesbezüglich findet sich im § 2 AGB teilAuto eine nähere Bestimmung im Rahmen der Fahrtberechtigung.⁶² Die Funktion der §§ 305 ff. BGB besteht darin, die Vertragspartei in Form des Käufers, Mieters etc. vor unangemessenen Kontraktregelungen zu schützen.⁶³

⁵⁸ Vgl. ebd.

⁵⁹ Vgl. ebd.

⁶⁰ Vgl. ebd.

⁶¹ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Häublein, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 535 Rn. 67, S. 1233 ; OLG Naumburg, Urteil vom 27.04.1999 , Az. 13U 47/98 Rn. 20.

⁶² Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 1.

⁶³ Vgl. Säcker F. J., Rixecker R., Oetker H., Limperg B., Münchener Kommentar/Basedow, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Allgemeiner Teil, 2012, § 305 Rn. 1, S. 1143.

Darüber hinaus bedarf es zur Nutzung von Carsharing auch einer gültigen Fahrerlaubnis nach § 4 S. 2 AGB teilAuto. Demnach kann der Anbieter bzw. Vermieter seiner Pflicht der Gebrauchsüberlassung lediglich nachkommen, wenn der Nutzer bzw. Mieter dieser Maßgabe gerecht wird.⁶⁴ Hierbei wird dem Vertragspartner eine zusätzliche Pflicht neben den gesetzlichen Verbindlichkeiten auferlegt, wobei sich diese aus der Tatsache ergibt, dass aus § 2 Abs. 1 S. 1 StVG die Benutzung eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Verkehrsraum eine Berechtigung erforderlich macht.

Daneben können nach § 3 AGB teilAuto Utensilien ausgegeben werden, wodurch die Inanspruchnahme der Leistung erst ermöglicht wird. Hierbei handelt es sich um eine Zugangsberechtigung mittels PIN-Vergabe.⁶⁵

Unter dem Gesichtspunkt des Gebrauchs sollte der Mieter bzw. Nutzer in der Lage sein, den Mietgegenstand gemäß dem vereinbarten Vertrag in Anspruch nehmen zu können. Für den Fall einer ungenauen Bestimmung greift der Aspekt der üblichen Gewährung, mithin die Nutzung der Sache nach der Verkehrsanschauung.⁶⁶

Während der Mieter den Vertragsgegenstand im festgelegten Zeitraum nutzt, hat der Vermieter die Beschaffenheit der Mietsache, welche sie zum Vertragsschluss sowie im Augenblick der Überlassung aufwies, fortlaufend zu gewährleisten. Vordergründig handelt es sich hierbei um die Aspekte der Wiederherstellung und Wartung. Der Schutz des Mieters vor möglichen Gefahren und Risiken, welche von der Mietsache ausgehen könnten, ist damit inbegriffen.⁶⁷

Der § 5 AGB teilAuto verlangt ausdrücklich, dass eine Nutzung des Fahrzeugs im Falle einer vermuteten Gefährdung für den Mieter des Einverständnisses des Anbieters bedarf.⁶⁸ Im Falle des Carsharings sind Kostenpunkte wie beispielsweise die Reinigung, Wartung und der Kraftstoff im Mietpreis enthalten.⁶⁹

Weiterhin trägt der Vermieter alle die Mietsache betreffenden obligatorischen Kosten.⁷⁰ Beim Carsharing insbesondere in Form der Kfz-Steuer nach § 1 KraftStG und des Abschlusses einer Kfz-Versicherung gemäß § 1 PflVG. Die jeweiligen Anteile dieser Posi-

⁶⁴ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 1.

⁶⁵ Vgl. ebd.

⁶⁶ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Häublein, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 535 Rn. 65, S. 1233 ; BGH, Urteil vom 26.07.2004, Az. VIII ZR 281/03 Rn. 15.

⁶⁷ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Häublein, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 535 Rn. 102, S. 1245.

⁶⁸ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 1.

⁶⁹ Vgl. Carsharing-news.de, o. V., Carsharing Kosten, 2018, o. S.

⁷⁰ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Häublein, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 535 Rn. 144, S. 1263.

tionen werden auf die Nutzer verteilt und spiegeln sich dementsprechend in dem vom Anbieter festgelegten Preis wider.

Nach § 535 Abs. 2 BGB ist der Mieter mit Abschluss des Schuldverhältnisses an die Zahlung eines Entgelts in Form der Miete bzw. des Mietzinses gebunden.

Dabei kann sich der zu entrichtende Betrag hinsichtlich seiner Fälligkeit unterscheiden. Die Mieten, etwa im Wohnungsbereich, sind i. d. R. laufend zu begleichen, meist monatlich. Es existieren aber auch Geschäftsgänge im Rahmen des Mietrechts, welche mit lediglich einem Geldtransfer abgegolten werden, wie z. B. bei der klassischen Autovermietung.⁷¹

Das Carsharing-Unternehmen teilAuto bedient sich diesbezüglich verschiedener Tarifmodelle, welche bereits unter dem Gliederungspunkt 4.1 beschrieben worden sind. Der Rahmentarif als auch Vielfahrertarif zielen auf eine langfristige Vertragsbindung seitens des Kunden ab, wodurch dieser die angebotene Leistung wiederholt in Anspruch nehmen kann. Demzufolge weisen diese Vertragsausgestaltungen unter anderem eine monatliche Grundgebühr auf, wonach sich der Mieter zu einer periodisch festgelegten Zahlung verpflichtet. Das Modell des Starttarifs ähnelt dagegen der Geschäftsabwicklung von einem Kfz einer typischen Autovermietungsfirma (Anhang 2).⁷²

Gemäß § 15 AGB teilAuto erfolgt die Abwicklung von Zahlungsverbindlichkeiten der Kunden mittels Lastschrift, indem die entsprechenden Konten in Höhe des Betrags belastet werden.⁷³

Allerdings setzt eine solche Zahlungsabwicklung zwingend eine entsprechende Regelung im Vorfeld voraus, wie im Kundenvertrag von teilAuto (Anhang 1).⁷⁴

Beim Carsharing wird ein Mietverhältnis über eine bewegliche Sache abgeschlossen, sodass hierbei der § 579 Abs. 1 BGB greift, wonach das vereinbarte Entgelt am Ende der Mietzeit zu zahlen ist. Aufgrund der Tatsache, dass der Mietpreis bei teilAuto unter anderem von den entsprechenden Nutzungszeiträumen abhängig ist, kommt demnach der § 579 Abs. 1 S. 2 BGB zur Anwendung. Dieser schreibt in solchen Fällen eine Entrichtung der Miete zum Ende der Buchungszeit vor.

Nach § 15 AGB teilAuto wird das vom Kunden angegebene Konto mittels Lastschriftverfahren belastet.⁷⁵

⁷¹ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Häublein, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 535 Rn. 153f, S. 1267.

⁷² Vgl. teilAuto, o. V., Preisliste, 2018, S. 1-3.

⁷³ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 2.

⁷⁴ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Häublein, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 535 Rn. 156, S. 1268.

Infolge der Überlassung und der anschließenden Nutzung des Vertragsgegenstandes ergeben sich für den Mieter bedeutsame Obhuts- und Schutzpflichten, deren Funktion darin besteht, einen schonungsvollen Umgang seitens des Mieters zu fordern sowie sicherzustellen. Im Bereich der Kfz-Vermietung fallen sämtliche Dokumente zur fachgerechten Bedienung des Fahrzeugs unter diesen Aspekt. Sofern der Mieter eine Pflichtverletzung begehen sollte, kann der Vermieter von seinem Kündigungsrecht nach §§ 543 Abs. 2 S. 1 Nr. 2, 573 Abs. 2 Nr. 1 BGB Gebrauch machen.⁷⁶

Daneben steht ihm auch die Option einer Unterlassungsklage zur Verfügung, welche immer dann zur Anwendung kommt, wenn der Mieter den Mietgegenstand regelwidrig nutzt, wie z. B. durch eine massive Nutzung und den damit außerordentlichen Verschleiß eines Kfz.⁷⁷

Weiterführend besteht nach § 540 BGB die Möglichkeit, dass neben dem Mieter eine weitere Partei bzw. Person die Mietsache benutzen darf, sofern der Vermieter dazu einwilligt.

Die Rechtswissenschaft sieht unter anderem die Drittnutzung als Teil der Verwendung durch den Mieter an, unter der zwingenden Voraussetzung, dass das unmittelbare Besitzverhältnis beim Mieter verbleibt. Sollte ein Kfz im Bereich der Autovermietung bzw. Carsharing im Interesse eines Dritten verwendet werden, dann greift die entscheidende Einschränkung, dass lediglich der Mieter oder eine von ihm beauftragte Person dazu berechtigt ist, dieses zu führen.⁷⁸

teilAuto eröffnet seinen Kunden unter dem § 2 AGB teilAuto die Option der Drittnutzung und verdeutlicht im selben Zug die damit einhergehende Verantwortung.⁷⁹

Im Bereich der Beendigung von Mietverträgen gewährt der § 542 Abs. 1 BGB den Vertragsparteien ein Kündigungsrecht für Kontrakte mit unbestimmter Laufzeit gleichermaßen. Im Falle einer Festlegung endet der Mietvertrag gemäß § 542 Abs. 2 BGB durch Zeitablauf, wenn dieser nicht aus der Regel gekündigt nach § 543 BGB oder verlängert wird gemäß § 545 BGB. Eine außerordentliche fristlose Kündigung bedarf nach dem Wortlaut des § 543 BGB eines wichtigen Grundes. Der § 543 Abs. 3 S. 1

⁷⁵ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 2.

⁷⁶ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Häublein, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 535 Rn. 168, S. 1272.

⁷⁷ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Bieber, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 541 Rn. 7, S. 1346 ; OLG Karlsruhe, Urteil vom 26.09.1996, Az. 11 U13/96 o. R. Leitsatz.

⁷⁸ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Bieber, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 540 Rn. 4, S. 1337.

⁷⁹ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 1.

BGB bestimmt die Vorgehensweise, wenn es sich bei dem wichtigen Grund um eine Pflichtverletzung des Mieters handelt.

Nach § 18 S. 4 AGB teilAuto liegt ein wichtiger Grund vor, wenn er den Tatbestand des § 6 AGB teilAuto erfüllt. Dieser listet in seinem Katalog jene verbotenen Verwendungszwecke auf, darunter beispielhaft Buchst. b, wonach die Überlassung an einen unbefugten Dritten untersagt ist.⁸⁰

Im Falle einer Pflichtverletzung wäre teilAuto gemäß § 543 Abs. 2 Nr. 2 Alt. 2 BGB berechtigt, den jeweiligen Kunden außerordentlich fristlos zu kündigen. Auf der anderen Seite hat der Mieter ebenfalls das Recht, abrupt zu kündigen, wenn der Vermieter beispielsweise dem Mieter den Mietgegenstand verzögert überlässt oder wieder an sich nimmt gemäß § 543 Abs. 2 Nr. 1 BGB.

Allerdings kann die Kündigung je nach der Erheblichkeit der Pflichtverletzung an eine vorangegangene Abmahnung gekoppelt sein gemäß § 18 S. 9 u. 10 AGB teilAuto. Hierbei lässt teilAuto das Instrument des § 543 Abs. 3 BGB einfließen und entscheidet dann unter Abwägung der Gegebenheiten.⁸¹

Die Auflösung des Kontrakts mittels ordentlicher Kündigung erfolgt mit Verstreichen der vertraglich festgelegten oder gesetzlichen Fristen gemäß § 542 Abs. 1 BGB.⁸² Der § 580a Abs. 3 BGB trifft hierbei eine konkrete Bestimmung über bewegliche Sachen bezüglich der Kündigungszeiträume wie etwa bei einem Kfz im Rahmen des Carsharings.

Sobald der Mietvertrag beendet wird, fordert der § 546 Abs. 1 BGB den Mieter dazu auf, seiner Rückgabepflicht nachzukommen. Die verschiedenen Alternativen des § 542 BGB bestimmen obligatorisch den entsprechenden Zeitpunkt.^{83 84}

Etwas anderes gilt beim Zustand der Mietsache und dem Ort der Rückführung. Diese beiden Aspekte richten sich in den meisten Fällen nach individuellen vertraglichen Vereinbarungen.⁸⁵

Die Obliegenheit zur Rückführung findet sich in den §§ 13 Buchst. d und 14 Buchst. c AGB teilAuto, wonach der Nutzer das gemietete Kfz gemäß dem Tenor der Regelung

⁸⁰ Vgl. ebd., S. 2.

⁸¹ Vgl. ebd.

⁸² Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Bieber, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 542 Rn. 4, S. 1350.

⁸³ Vgl. ebd.

⁸⁴ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Bieber, Bürgerliches Gesetzbuch Besonderer Teil I, 2012, § 546 Rn. 14, S. 1381.

⁸⁵ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Bieber, Bürgerliches Gesetzbuch Besonderer Teil I, 2012, § 546 Rn. 10 und 18, S. 1381f; BGH, Urteil vom 10.07.2002, Az. XII ZR 107/99, Rn. 22-24.

in entsprechender Art und Weise sowie an den gewünschten Ort zu transportieren hat.⁸⁶

Die Wahrnehmung der verschiedenen Rechte und Pflichten durch die Vertragsparteien führt schlussendlich zur Erfüllung des gegenseitigen Kontrakts. Allerdings kann sich die Art und Weise der praktischen Umsetzung im Alltag unterscheiden.

4.3 Die Vertragsabwicklung

Das Carsharing-Unternehmen teilAuto bietet stationäres als auch Free-Floating-Carsharing an. Die Inanspruchnahme von Ersterem setzt ein elektronisches Kundenprofil voraus, welches anschließend durch einen Besuch des Kunden bei einer Niederlassungsstelle aktiviert wird. Infolgedessen steht dem Nutzer die Buchungsfunktion zur Verfügung und er kann sich entsprechende Kfz wahlweise über die Internetseite, App oder Telefon vorbestellen.⁸⁷

Damit erfüllt er die Buchungspflicht nach § 13 Buchst. a AGB teilAuto. Allerdings ist es nicht möglich, ein spezifisches Kfz zu reservieren. Man kann lediglich zwischen verschiedenen Fahrzeugklassen wählen, wie z. B. Minis oder Transporter gemäß dem Anhang 5.⁸⁸

Nach dem erfolgreichen Aufsuchen der entsprechenden Carsharing-Station mittels GPS lässt sich das gebuchte Kfz entweder mittels der teilAuto-App oder des ausgegebenen Zugangsmediums in Form der Kundenkarte nach § 3 AGB teilAuto öffnen.^{89 90}

Der Anfang und das Ende des Buchungszeitraums sowie die Kostenabrechnung richten sich nach § 13 Buchst. b AGB teilAuto. Die Bemessungsgrundlage für die Kosten stellt die Nutzungsperiode vom Beginn der Buchung bis zur vorschriftsgemäßen Rückgabe dar.⁹¹

Sollte man sich aus verschiedenen Gründen dazu entscheiden, ein Kfz abbestellen zu wollen, dann richtet sich der Stornierungszeitpunkt gemäß § 13 Buchst. c AGB teilAuto nach der Länge des Buchungszeitraums. In diesem Zusammenhang fallen keine Kosten an bzw. entsteht keine Schadensersatzforderung, solange eine angemessene und rechtzeitige Stornierung erfolgt. Darüber hinaus werden dem Kunden ebenfalls keine Kosten zur Last gelegt, wenn teilAuto nicht in der Lage ist, das gewünschte Kfz zur

⁸⁶ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 2.

⁸⁷ Vgl. teilAuto, o. V., So funktioniert's Die wichtigsten Infos zur Fahrzeugnutzung, o. D., o. S.

⁸⁸ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 2.

⁸⁹ Vgl. ebd., S. 1.

⁹⁰ Vgl. teilAuto, o. V., So funktioniert's Die wichtigsten Infos zur Fahrzeugnutzung, o. D., o. S.

⁹¹ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 2.

Verfügung zu stellen. In diesem Fall stellt das Carsharing-Unternehmen ein Ersatzfahrzeug bereit.⁹²

Im Rahmen der Rückführung hat der Kunde das Kfz an der jeweiligen Station abzustellen, an welcher der Nutzungszeitraum begonnen hat.⁹³

Des Weiteren regelt der § 6 S. 6, 13 Buchst. d AGB teilAuto die Art und Weise der Rückgabe, wonach das Tankvolumen mindestens 25 % betragen und das abgeschlossene Kfz mit allen fahrzeugbezogenen Dokumenten abgestellt werden muss. Der Zündschlüssel wird meist an eine separate Stelle verbracht.⁹⁴

Etwaige Verzögerungen sind grundsätzlich anzeigepflichtig und der Kunde muss seinen Nutzungszeitraum überziehen. Der § 13 Buchst. e AGB teilAuto berechtigt den Anbieter insbesondere dazu, den entsprechenden Mehraufwand dem Nutzer in Rechnung zu stellen.⁹⁵

Das Free-Floating-Angebot von teilAuto in Form von „cityflitzer“ gestaltet sich im Gegensatz dazu flexibel und weniger bürokratisch. Jedoch ist auch hierbei ein digitales Kundenprofil zwingend erforderlich, bevor man den Dienst in Anspruch nehmen kann, wobei die Freischaltung des Benutzerkontos über eine Videokommunikationsplattform erfolgt und damit sehr benutzerfreundlich ist. Im Gegensatz zum stationsbasierten Carsharing erfolgt der Zugang zum Fahrzeug ausschließlich mit der teilAuto-App. Daraufhin kann sich der Kunde mithilfe des eingegebenen Zugangscodes in der Anwendung sein gewünschtes Kfz für 15 min reservieren lassen oder er nutzt es umgehend. Die Ortung des Kfz vollzieht sich ebenfalls über GPS. Im Falle einer ungenutzten Reservierungszeit ist teilAuto dazu berechtigt, das entsprechende Kfz dem nächsten Kunden zur Verfügung zu stellen und den damit einhergehenden Mehraufwand dem jeweiligen Nutzer in Rechnung zu stellen gemäß § 14 Buchst. a AGB teilAuto.⁹⁶

Der Kunde kann das Free-Floating-Angebot bis zu zwei Tage lang nutzen, wobei jede angefangene Stunde vollumfänglich berechnet wird und im weiteren Verlauf eine schrittweise Abrechnung zu je 15 min erfolgt nach § 14 Buchst. b AGB teilAuto.⁹⁷

Die Rückabwicklung der Kfz läuft in ähnlicher Weise ab wie beim stationsbasierten Carsharing, mit dem Unterschied, dass sich der Ort der Rückgabe im festgelegten Geschäftsbereich des Anbieters, welcher online abrufbar ist, befinden muss nach § 14 Buchst. c und § 15 AGB teilAuto. In den meisten Fällen handelt es sich um den Stadt-

⁹² Vgl. ebd.

⁹³ Vgl. teilAuto, o. V., So funktioniert's Die wichtigsten Infos zur Fahrzeugnutzung, o. D., o. S.

⁹⁴ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 1f.

⁹⁵ Vgl. ebd., S. 2.

⁹⁶ Vgl. ebd.

⁹⁷ Vgl. ebd.

kern einer Metropole. Hinsichtlich einer Missachtung dieser Regelung verlängert sich die Nutzungszeit automatisch und der entstandene Schaden wird dem Kunden zur Last gelegt. Dies gilt auch, wenn die maximale Buchungszeit überschritten wird.⁹⁸

5 Die Haftung

Das Mietrecht des BGB weist wie alle anderen Schuldverhältnisse spezielle Regelungen entsprechend der Vertragsart als auch allgemeine Bestimmungen auf in Form der §§ 280f. , 535f. BGB, welche im Schadensfall des Vertragsgegenstandes bzw. bei Beeinträchtigungen oder auch Nachteilen gleich welcher Art ihre Wirkung entfalten. Hierbei stehen den Vertragsparteien verschiedene Ansprüche zu.

Im Rahmen der vertraglichen Haftung kann sich der Mieter insbesondere auf die ihm gewährten Rechte nach den Regelungen der §§ 535 Abs. 1, 536, 536a BGB berufen. Die Kunden bzw. Nutzer, welche mit einem entsprechenden Anbieter einen Carsharing-Vertrag abschließen, kommen ebenfalls in den Genuss dieser Normen.

Nach § 535 Abs. 1 BGB hat der Vermieter dem Mieter die Mietsache mit dem Ziel der Nutzung zu überlassen.

Im Falle eines regelwidrigen Verhaltens macht sich der Vermieter schadensersatzpflichtig, sofern die Schuld bei ihm liegt. Hierbei handelt es sich um eine Verletzung einer Hauptpflicht aus dem Mietvertrag.⁹⁹

Die Norm des Schadensersatzes wegen Pflichtverletzung gilt unabhängig vom Schuldverhältnis¹⁰⁰, sodass der Mieter demnach sein Recht nach § 280 Abs. 1 BGB geltend machen und Schadensersatz verlangen kann.

Die praktische Umsetzung dieses Aspekts im Geschäftsverkehr von teilAuto findet sich im § 7 AGB teilAuto, wonach die Haftungsbeschränkung die Verletzung von Vertragspflichten nicht umfasst und das Carsharing-Unternehmen den Schaden vollständig begleicht.¹⁰¹

Weiterhin eröffnet der § 536 BGB dem Mieter die Möglichkeit der Reduzierung der Miete bei Bestehen eines Sach- oder Rechtsmangels. Im Geschäftsbetrieb des Carsharings wären nicht betriebsbereite Fahrzeuge einschlägige Beispiele.¹⁰² Ferner ist hier-

⁹⁸ Vgl. ebd.

⁹⁹ Vgl. Palandt/Weidenkaff, Bürgerliches Gesetzbuch, 2019, § 535 Rn. 14, S. 795.

¹⁰⁰ Vgl. Säcker F. J., Rixecker R., Oetker H., Limperg B., Münchener Kommentar/Ernst, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Allgemeiner Teil, 2016, § 280 Rn. 6, S. 890.

¹⁰¹ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 1.

¹⁰² Vgl. Wolf/Eckert/Ball, Handbuch des gewerblichen Miet-, Pacht- und Leasingrechts, 2000, S. 73.

bei eine Messlatte erforderlich, an welcher das Vorliegen eines Mangels und die daraus resultierende Minderung zu messen sind.¹⁰³

Die zentrale Anspruchsgrundlage des Mieters gegenüber dem Vermieter auf Schadensersatz und dergleichen bildet der § 536a BGB. Während der erste Absatz bei Vorliegen bestimmter Umstände dem Mieter das Recht auf eine Entschädigung einräumt, bestimmt der Tenor des nächsten Abschnitts die Möglichkeit der eigenständigen Beseitigung des Mangels durch den Mieter und die dazugehörige Ermächtigung, um dementsprechende Rückerstattung einzufordern.

Der Gesetzgeber unterteilt den ersten Absatz in die Haftungssituationen bei Vertragsschluss, während des Vertragsvollzugs sowie im Falle einer Verzögerung der Fehlerbehebung seitens des Vermieters.¹⁰⁴

Die beschriebene Situation des Absatzes 1 begründet eine Haftung des Vermieters für Mängel, welche bereits im Zustandekommen eines Kontrakts auftreten. Die Fachwelt ist sich seit Längerem über diese sogenannte Garantiehafung uneinig. Bislang orientiert sich diese Regelung an der Vorbeugung von Gefahren und Risiken für den Mieter und stellt damit eine Begünstigung dar.¹⁰⁵

Auf ein Verschulden des Vermieters kommt es nicht an.¹⁰⁶

Die zweite Alternative umfasst alle Makel einer Mietsache, welche sich nach Wirksamwerden des Mietvertrags entwickeln. Hierbei genügt bereits das Vorliegen einer leichten Fahrlässigkeit seitens des Vermieters, welche er zu vertreten hat.¹⁰⁷

In diesem Zusammenhang stellt ein entstandener Schaden im Rahmen einer Beauftragung von Handwerkern oder im Bereich des Carsharings von Mechanikern zur Reparatur eines Kfz durch den Vermieter ein klassisches Beispiel dar.¹⁰⁸

Letztlich beschreibt die dritte Variante eine Situation, in welcher dem Mieter durch die verzögerte Wahrnehmung der Mängelbeseitigungspflicht seitens des Vermieters ein Schaden entsteht. Die Literatur sieht darin die Gestalt des Schuldnerverzugs nach § 286 BGB. Dementsprechend bedarf es zur Verwirklichung des Tatbestandes und

¹⁰³ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Häublein, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 536 Rn. 6, S. 1289.

¹⁰⁴ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Häublein, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 536a Rn. 5, S. 1303.

¹⁰⁵ Vgl. Säcker F. J. und Rixecker R., Münchener Kommentar/Häublein, Bürgerliches Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I, 2012, § 536a Rn. 6, S. 1303.

¹⁰⁶ Vgl. Nippel, Sönke, o. V. Schadensersatz wegen eines Mangels der Mietsache, 2016, o. S.

¹⁰⁷ Vgl. Palandt/Weidenkaff, Bürgerliches Gesetzbuch, 2019, § 536a Rn. 11, S. 815.

¹⁰⁸ Vgl. Nippel, Sönke, o. V., Schadensersatz wegen eines Mangels der Mietsache, 2016, o. S.

anschließenden Einleitung der Rechtsfolge einer Mahnung gemäß § 286 Abs. 1 BGB.¹⁰⁹

Der § 536a Abs. 2 BGB verlangt zwei Bedingungen für die Verwirklichung des Schadensersatzanspruchs in Form des Vorhandenseins eines Verzugs des Vermieters bei der Mängelbeseitigung und einer Notmaßnahme, welche dazu dient, die Mietsache in ihrer vorgesehenen Form und Verwendung zu sichern. Ersteres lässt sich unter Heranziehung des Schuldnerverzugs nach § 286 BGB schnell bestimmen. Die Erfüllung des Tatbestandes der zweiten Bedingung hängt davon ab, inwieweit es sich um eine Handlung im Sinne der Vorschrift handelt. Demnach findet hier eine entsprechende Auslegung des Wortlautes statt sowie eine Bewertung nach der Verkehrsanschauung. In der Branche der Autovermietung bzw. des Carsharings stellen jene Handlungen mit dem Ziel der Vorbeugung bzw. Begrenzung von weiteren Schäden nach Unfällen im Straßenverkehr Beispiele aus der Praxis dar.¹¹⁰

Allerdings kann sich der Mieter auf die genannten Ansprüche nicht berufen, wenn er von der Beeinträchtigung der Mietsache bereits nach dem Zustandekommen des Vertrags wusste gemäß § 536b BGB.

Der § 536c Abs. 2 S. 2 BGB sieht eine ähnliche Rechtsfolge vor, wobei dem eine Unterlassung der Anzeigepflicht des Mieters vorausgeht und der Vermieter somit keine Möglichkeit hatte, den Mangel zu beheben. Die Obliegenheit des Mieters zur Meldung von Schadensereignissen stellt einen Ausfluss der Sorgfalts- und Obhutspflichten dar.¹¹¹

Die Schadensersatzansprüche des Vermieters beschränken sich mangels Bestimmungen im Mietrecht auf die allgemeinen Vorschriften des BGB, mithin die §§ 280 ff. BGB. Insbesondere kann der Vermieter nach § 280 Abs. 1 BGB vom Mieter Schadensersatz verlangen, wenn dieser eine vertragliche Pflicht verletzt und zu vertreten hat, wie z. B. im § 10 AGB teilAuto in Form der Mitteilungspflicht. Demnach verlangt der Anbieter einen pauschalierten Schadensersatz in entsprechender Höhe.¹¹²

¹⁰⁹ Vgl. Palandt/Weidenkaff, Bürgerliches Gesetzbuch, 2019, § 536a Rn. 12, S. 815.

¹¹⁰ Vgl. Palandt/Weidenkaff, Bürgerliches Gesetzbuch, 2019, § 536, 536a Rd-Nr.: 15 u. 16, S. 815 ; BGH, Urteil vom 16.01.2008, Az. VIII ZR 222/06, Rn. 17.

¹¹¹ Vgl. Palandt/Weidenkaff, Bürgerliches Gesetzbuch, 2019, §§ 536b, 536c Rn. 1 , S. 817.

¹¹² Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 1.

Hierbei handelt es um einen Aspekt des Katalogs des § 309 BGB, mithin die Nummer 5. Der Bundesgerichtshof hat die Zulässigkeit solch einer Vertragsklausel wie folgt gerechtfertigt:

„Die betreffende Klausel sei wirksam. Zwar verlange § 309 Nr. 5 Buchst. b BGB den ausdrücklichen Hinweis auf die Möglichkeit des Gegenbeweises, dass kein Schaden eingetreten oder dass dieser geringer sei als die vorgesehene Pauschale. Dass hiervon abweichend in der Klausel der Hinweis auf die Nachweismöglichkeit fehle, dass ein Schaden überhaupt nicht entstanden sei, sei jedoch unschädlich. Denn es sei nicht erforderlich, dass insoweit der Gesetzeswortlaut übernommen werde. Eine solche Klausel werde entgegen teilweise vertretener Auffassung den bestehenden Anforderungen vielmehr schon dann gerecht, wenn sie dem Käufer – wie hier – ausdrücklich die Möglichkeit eröffne nachzuweisen, dass dem Verkäufer ein geringerer Schaden entstanden sei. Ein solcher Hinweis schließe nämlich erkennbar auch die Möglichkeit des Nachweises ein, dass überhaupt kein Schaden entstanden sei.“¹¹³

Der § 8 AGB teilAuto enthält Bestimmungen darüber, auf welche Umstände sich die Schadensersatzpflicht des Kunden erstreckt und in welchen Fällen eine Haftungsbeschränkung in Form einer Selbstbeteiligung nicht greift.¹¹⁴

Der überwiegende Teil der Anbieter im Bereich des Carsharings hat seine Kfz mit einem umfangreichen Versicherungsschutz ausgestattet. In diesem Zusammenhang besteht meist ein vom jeweiligen Carsharing-Unternehmen festgelegter Selbstbeteiligungsanteil, welcher innerhalb der Branche stark variieren kann. Jedoch eröffnen viele Anbieter ihren Kunden die Möglichkeit einer Absenkung dieser Kostenposition durch ein gesondert vereinbartes Entgelt.¹¹⁵ Das Carsharing-Unternehmen „teilAuto“ bietet es als Teil seiner Dienstleistung in Form eines Sicherheitspaketes (Anhang 3) ebenfalls an.¹¹⁶

Davon ausgenommen sind gesonderte Tatbestände, festgehalten in den AGB der Anbieter, wie etwa der Aspekt des Vorsatzes oder der groben Fahrlässigkeit.¹¹⁷ In Bezug auf Zweiteres erfolgt zwar eine Leistung des Versicherers, aber nur den Umständen und dem Schadenshergang nach § 28 Abs. 2 S. 2 VVG.

¹¹³ Vgl. BGH, Urteil vom 14.04.2010, Az.: VIII ZR 123/09, Rn. 6.

¹¹⁴ Vgl. teilAuto, o. V., Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing, 2018, S. 1.

¹¹⁵ Vgl. Carsharing-news.de, o. V., Carsharing Versicherung, 2018, o. S.

¹¹⁶ Vgl. teilAuto, o. V., Sicherheitspaket, 2016, o. S.

¹¹⁷ Vgl. Wolf/Eckert/Ball, Handbuch des gewerblichen Miet-, Pacht- und Leasingrechts, Rn. 625, S. 188.

6 Das Carsharinggesetz (CsgG) vom 05.07.2017

6.1 Die bisherige politische Debatte

Im Frühjahr des Jahres 2004 wurde im Zuge eines Treffens mit Vertretern aus Politik und dem Verkehrswesen, darunter der Bundesverband Carsharing und der VDV, der Wunsch nach einer bundesgesetzlichen Norm zur Bereitstellung von Stellflächen für das Carsharing auf deutschen Straßen gegenüber der öffentlichen Hand geäußert. Im darauffolgenden Jahr machte der Deutsche Bundestag Nägel mit Köpfen und forderte die damalige Bundesregierung mittels eines Schreibens dazu auf, eine entsprechende gesetzliche Grundlage zu entwerfen.¹¹⁸

Das Verkehrsressort der Bundesregierung legte nach zwei Jahren ein dazugehöriges Papier vor, welches aber nach Ansicht des Bundeswirtschaftsministeriums nicht ausreichend durchdacht war, woraufhin die Behörde von ihrem Vetorecht Gebrauch gemacht hatte und das Gesetzgebungsverfahren somit stoppte. Anfang 2010 wagte man einen neuen Versuch, welcher von der SPD und auch später vom Bündnis 90/Die Grünen getragen wurde. Schließlich hielt der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages eine entsprechende Sitzung ab, bestehend aus Fachleuten der Verkehrsbranche und politischen Vertretern der Kommunen. Hierbei einigte man sich mehrheitlich auf einen gemeinsamen Kurs und gab grünes Licht für die beabsichtigte Gesetzesinitiative.¹¹⁹

Infolgedessen meldete sich das Verkehrsressort der Bundesregierung zu Wort und schlug ein Konzept vor, welches dem System der Verkehrsblatlösung folgt.¹²⁰ Hierbei handelt es sich um die Deklaration einer Stellfläche im öffentlichen Verkehrsraum für eine spezifische Nutzung.¹²¹

Allerdings wollten die Anbieter eine obligatorische Verteilung der Stellplätze auf bestimmte Carsharing-Unternehmen erreichen. Die Ländervertretung erkannte das tiefgreifende Problem der Anbieter und sicherte ihre Unterstützung für eine zielführendere Alternative zu. In der Zwischenzeit hat sich der Bundesverband Carsharing selbst auf die Suche nach einem gesetzlichen Lösungsvorschlag gemacht, indem er Juristen damit beauftragte, ein entsprechendes Gutachten zu erstellen. Das fertige Werk gelangte

¹¹⁸ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Loose, Willi, CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute, 2016, S. 163.

¹¹⁹ Vgl. ebd.

¹²⁰ Vgl. ebd., S. 164.

¹²¹ Vgl. Zeitung für kommunale Wirtschaft, o. V., Gesetz soll Carsharing-Stationen genehmigen, 2013, o. S.

Ende des Jahres 2013 in die Poststellen der Bundes- sowie Landesverkehrsbehörden als auch in die Briefkästen der Volksvertretungen im Deutschen Bundestag.¹²²

Schlussendlich mündeten all diese Anstrengungen der genannten Impulsgeber in dem von der Bundesregierung entwickelten Gesetzesentwurf zum Zwecke der Privilegierung des Carsharings im öffentlichen Verkehrsraum.¹²³

6.2 Die Zielstellung

Ein Regelungswerk für das Carsharing in Deutschland begründet sich einerseits aus der Erforderlichkeit zur Schaffung einer einheitlichen Nutzungsgrundlage im gesamten Bundesgebiet, um beispielsweise einem Gefälle zwischen strukturstarken und strukturschwachen Regionen vorzubeugen, als auch in der Absicht, einem alternativen Mobilitätskonzept die Chance zu geben, neue Ansätze bzw. Lösungsvorschläge in Sachen Klima- und Umweltschutz zu präsentieren und im Wirtschaftsleben problemlos umzusetzen.¹²⁴

Die Verabschiedung dieses Gesetzes trägt zur Erfüllung der angestrebten Klimaschutzziele von Deutschland in Form der Absenkung des anthropogenen Treibhauseffektes bei. Gerade in stark verdichteten Gebieten, in denen sich eine große Anzahl an Kfz konzentrieren, wird eine nicht unerhebliche Menge an CO₂ ausgestoßen. Das Geschäftsmodell des Carsharings kann an dieser Stelle anknüpfen und eine angemessene Abhilfe schaffen, weil die Dienstleistung eines Carsharing-Unternehmens oftmals mehrere Personen auf sich vereint und sich folglich die Anzahl gemeldeter Kfz verringern kann. Dabei stützt sich die Bundesregierung auf ein Pilotprojekt der Universität Kaiserslautern, welches im Interesse des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen durchgeführt wurde, in dem eine Zusammenarbeit des ÖPNV und Carsharings auf mögliche Synergieeffekte getestet wurde. Der Feldversuch ergab ein positives Testergebnis und wurde für praxistauglich erklärt. Demnach sorgt das Carsharing für eine verbesserte Lebensqualität in Ballungszentren.¹²⁵

Auf der Grundlage dieses Gesetzes soll eine bevorzugte Zuweisung von Stellflächen im öffentlichen Verkehrsraum für den Geschäftsbetrieb der verschiedenen Anbieter möglich sein. Den Hintergrund dazu bildet nicht nur der wachsende Kundenstamm der Anbieter auf über eine Million, sondern auch die Knappheit an geeigneten Parkflächen.¹²⁶ Die Dringlichkeit dieses Problems verdeutlichte Willi Loose, bcs-

¹²² Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Loose, Willi, CarSharing in Deutschland – von den Anfängen bis heute 2016, S. 164.

¹²³ Vgl. Deutscher Bundestag, Gesetzesentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Bevorzugung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG)“ BT-Drs. 18/11285 vom 22.02.2017, S. 16.

¹²⁴ Vgl. ebd.

¹²⁵ Vgl. ebd.

¹²⁶ Vgl. ebd.

Geschäftsführer, im Rahmen einer Konferenz mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft mit den Worten: „CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum bringen die Dienstleistung dorthin, wo sie am meisten bewirkt: In hoch verdichtete innerstädtische Bezirke, wo Stellplätze Mangelware sind“.¹²⁷

Die dahingehend vom Gesetzgeber gefassten Voraussetzungen, beschrieben in den einzelnen Paragraphen, sollen einen entscheidenden Beitrag zum Ausbau und zur flächendeckenden Etablierung des Carsharings in Deutschland leisten.

6.3 Die Analyse der einzelnen Regelungen

Das CsgG ist ein Bundesgesetz und gliedert sich in sieben Paragraphen, wobei die Hauptregelungen die §§ 3–5 CsgG darstellen. Zu Beginn äußert sich die Norm zu ihrem Geltungsbereich, welcher sich auf gezielte Regelungen zur Unterstützung im Bereich des Carsharings beschränkt. Im Anschluss daran werden bedeutsame Begrifflichkeiten erläutert, um die Nachvollziehbarkeit und korrekte Anwendung der Rechtsvorschrift zu gewährleisten und eventuelle Missverständnisse zu beseitigen.¹²⁸

Der Gesetzgeber knüpft hierbei bewusst an den Unternehmerbegriff an, weil er befürchtet, dass die ausgewiesenen Stellflächen durch ein oder mehrere Personen, welche unkommerziell tätig sind, zweckentfremdet werden und damit Nährboden für kriminelle Machenschaften bieten könnten. Demnach wird das private Carsharing vom CsgG nicht erfasst.¹²⁹

Der Tenor des § 3 CsgG beschreibt die zwei Bereiche, in denen man eine Privilegierung im öffentlichen Verkehrsraum installieren kann. Nach dem zweiten Absatz können für das Abstellen von Kfz und die Erhebung von öffentlichen Abgaben in Form von Gebühren entsprechende Sonderregelungen getroffen werden. Das Ziel sollte laut dem Gesetzgeber sein, etwaige Synergieeffekte aus der Zusammenarbeit des ÖPNV und dem Carsharing zu nutzen, indem die entsprechenden Stellflächen an geeigneten Schnittstellen platziert werden.¹³⁰

Der darauffolgende Abschnitt eröffnet eine konkretere Ausgestaltung von Bevorrechtigungen und den dazugehörigen Bedingungen und Maßstäben mittels Rechtsverordnungen durch die genannten Ministerien gemäß § 6 Abs. 1 StVG. Der vierte Absatz beinhaltet einen Verweis auf den § 6a Abs. 6 S. 2 i. V. m. S. 4 StVG. Hierbei handelt es

¹²⁷ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., o. V., CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum Der lange Weg zu einem Carsharinggesetz der Bundesregierung, o. D., o. S.

¹²⁸ Vgl. Deutscher Bundestag, Gesetzesentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG)“ BT-Drs. 18/11285 vom 22.02.2017, S. 32.

¹²⁹ Vgl. ebd.

¹³⁰ Vgl. ebd., 32ff.

sich um die Grundlage für die Gewährung von Freistellungen hinsichtlich der Gebührenpflicht solcher Stellflächen nach pflichtgemäßem Ermessen.¹³¹

Der § 4 CsgG beschäftigt sich mit der Frage nach der Kennzeichnung von Kfz, welche im Rahmen von Carsharing genutzt werden. Hierbei macht der Gesetzgeber die Gewährung von Sonderrechten nach § 3 CsgG von dem Vorliegen einer entsprechenden Etikettierung abhängig. Die Rahmenbedingungen der Kennzeichnung werden wie die Bevorrechtigungen per Rechtsverordnung nach § 4 Abs. 2 CsgG getroffen. Ungeachtet der Form hat sich das Bewilligungsverfahren laut Gesetzgeber an dem System der Antragstellung zu orientieren. Insbesondere stellen die jeweiligen Stellen anhand des Kundenvertrags und spezifischer Fahrzeugpapiere fest, ob das Kfz den Bestimmungen des § 2 CsgG entspricht.¹³²

Den zentralen Abschnitt des CsgG bildet der § 5 CsgG, welcher die Ermächtigungsgrundlage für die Ausweisung von entsprechenden Stellplätzen auf Ortsdurchfahrten für das stationsgebundene Carsharing zugunsten eines Anbieters darstellt. In diesem Zusammenhang sollte erwähnt werden, dass es sich bei der vorgenannten Straßenart um den Abschnitt einer Bundesstraße handelt nach § 5 Abs. 4 S. 1 FStrG.¹³³

Infolgedessen reduziert sich die Zahl an möglichen Parkflächen gerade in größeren Städten und Gemeinden. Weiterhin werden Free-Floating-Angebote nicht erwähnt, was für die Unternehmen einen nicht unerheblichen Einfluss hinsichtlich der Priorisierung ihrer bereitgestellten Dienstleistungen hat. Demzufolge ist lediglich eine Bevorrechtigung nach § 3 CsgG möglich, wonach jedes Carsharing-Kfz nach § 2 Nr. 1 CsgG unabhängig vom Anbieter auf der jeweiligen öffentlichen Parkfläche abgestellt werden darf. Weiterhin werden Regelungen über die Art und Weise des Verteilungsverfahrens getroffen. Der Tenor des zweiten Absatzes spricht von der Zuordnung von Arealen, getrennt oder zusammenhängend, gegenüber einem Carsharing-Anbieter mittels eines Auswahlverfahrens für maximal acht Jahre in Form einer Sondernutzungserlaubnis. Allerdings sollen auch regelmäßig neue Anbieter im Verfahren berücksichtigt werden. Der Gesetzgeber sieht dabei die Überschreitung von fünf Jahren als Grenze der Sondernutzungserlaubnis an. Wenn sich der Anbieter dazu entschließt, die Stellflächen über den längstmöglichen Zeitraum hinaus halten zu wollen, bedarf es eines neuen Verfahrens¹³⁴.

Die weiterführenden Absätze bestimmen Voraussetzungen für die Vergabe, darunter die Zuverlässigkeit des Anbieters, sowie zu erfüllende Eignungskriterien. Diese Eig-

¹³¹ Vgl. ebd., S. 34f.

¹³² Vgl. ebd.

¹³³ Vgl. ebd., S. 35ff.

¹³⁴ Vgl. ebd.

nungskriterien werden allerdings per Rechtsverordnung von den beteiligten Ministerien bestimmt. Der § 5 Abs. 4 S. 3 CsgG verweist auf den Anhang des Gesetzes, in welchem jene Eignungskriterien enthalten sind, welche bis zur Verabschiedung der entsprechenden Verordnungen anzuwenden sind. Letztlich werden Bestimmungen über die Bekanntmachung und die einzuhaltenden Fristen sowie die Möglichkeit der Installation von Sicherheitseinrichtungen gegen Unbefugte im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis beschrieben.¹³⁵

Im Rahmen des § 6 CsgG verpflichten sich die beteiligten Bundesministerien zu einer Überprüfung des CsgG hinsichtlich seiner Folgen auf die Rechtsordnung, Schwächen in der Ausgestaltung der jeweiligen Paragraphen sowie Potenziale zur besseren Umsetzung für die zuständigen Behörden. Letztlich bestimmt der § 7 CsgG, wann es rechtsverbindlich wird, und der Anhang zu § 5 Abs. 4 S. 3 CsgG enthält die spezifischen Eignungskriterien.¹³⁶

6.4 Die Gesetzesfolgen

Das Inkrafttreten des CsgG am 1. September 2017 hatte Auswirkungen auf die Gesellschaft, den Bereich der öffentlichen Verwaltung und die Wirtschaft, allen voran in der Carsharing-Branche. Es wurde eine Möglichkeit geschaffen, einerseits dem hohen Bestand an Kfz in den großen Städten und Gemeinden angemessen zu begegnen und andererseits die CO₂-Emissionen wirkungsvoll zu reduzieren.¹³⁷

Die Metropolen haben damit ein weiteres Instrument, um die gesetzlichen Schadstoffgrenzen am Boden als auch in der Luft einzuhalten, sowie ihren Einwohnern eine gesteigerte Lebensqualität zu bieten. Dies erhöht die Attraktivität der Ballungszentren, was wiederum vermehrten Zuzug und damit Bevölkerungswachstum auslösen kann.¹³⁸

Das BMVI sieht sich mit Verwaltungskosten im hohen fünfstelligen Bereich konfrontiert, insbesondere durch die Bereitstellung des entsprechenden Personals als auch des Mehraufwandes infolge der Funktion als Rechtsaufsichtsbehörde.¹³⁹

Im Landesbereich als auch auf kommunaler Ebene liegt der Kostenschwerpunkt in der Integrierung eines effektiven Verfahrens sowie umfassenden Schulungen der Bediensteten, je nachdem, inwieweit bereits Erfahrungen im Bereich des Carsharings gesammelt worden sind. Demnach dürfte der zweitgenannte Kostenpunkt in jenen Städten und Gemeinden höher ausfallen, in denen vorher noch kein Carsharing-Anbieter Fuß gefasst hat. Der Gesetzgeber prognostiziert für die praktische Umsetzung

¹³⁵ Vgl. ebd.

¹³⁶ Vgl. ebd., S. 39f.

¹³⁷ Vgl. ebd., S. 22.

¹³⁸ Vgl. ebd.

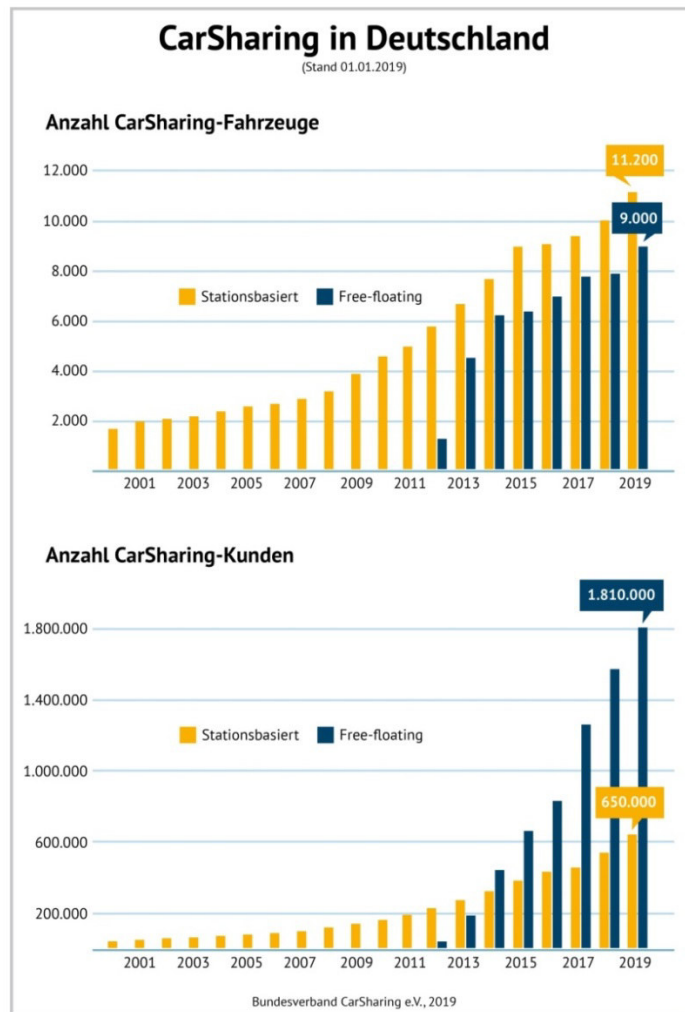
¹³⁹ Vgl. ebd., S. 27.

des CsgG in den Ländern und Kommunen eine Kostensumme von drei Millionen Euro.¹⁴⁰

Das CsgG eröffnete vor allem den Anbietern von stationsbasiertem Carsharing neue Mittel und Wege hinsichtlich der Organisation bzw. Bereitstellung von ausreichenden Stellplätzen für den Geschäftsbetrieb.

Die Carsharing-Branche sah sich zwar auch erhöhten Betriebskosten, insbesondere durch den Umstand eines obligatorischen Auswahlverfahrens, gegenüber, jedoch wird das Carsharing erstmalig durch das CsgG vom Gesetzgeber als sonderberechtigt angesehen. Dies führte zu einer Erleichterung in den Geschäftsprozessen der Unternehmen.¹⁴¹

Abbildung 1: Carsharing in Deutschland



142

¹⁴⁰ Vgl. ebd., S. 27f.

¹⁴¹ Vgl. ebd., S. 22ff.

¹⁴² Vgl. Bundesverband CarSharing e.V (bcs), o. V. Anzahl CarSharing-Fahrzeuge und CarSharing-Kunden, 2019, o. S.

Die vorliegende Grafik zeigt die Entwicklung des Carsharings in quantitativer Hinsicht mit den beiden Größen Fahrzeuge und Kunden von Ende der neunziger Jahre bis zum genannten Stand. Beide Diagramme zeigen einen stetigen Zuwachs, wobei der Kundstamm der Anbieter in den ersten Jahren eher mager ausfällt im Verhältnis zum Kfz-bestand.

Dies liegt an der Tatsache, dass sich die Carsharing-Branche in dieser Zeit noch überwiegend im Aufbau befand und zunächst eine stabile Position am Markt erreichen musste, wie bereits unter dem Gliederungspunkt 3 festgestellt wurde. Auffallend ist der rasante Anstieg des Free-Floating-Angebots beim Carsharing und das weit auseinanderklaffende Verhältnis zwischen dieser Dienstleistung und den dafür vorgesehenen Kfz. In diesem Zusammenhang wird die enorme Attraktivität dieser Form des Carsharings deutlich und ist der Beweis für ein Umdenken in der Bevölkerung in Bezug auf die Mobilität.

Das CsgG leistete dabei einen gewissen Beitrag bezüglich der Schaffung von Anreizen, aber wird vermutlich, aufgrund des geringeren Stellenwertes des stationsunabhängigen Carsharings im Geltungsbereich des Gesetzes, dem Trend der Free-Floating-Angebote den Wind aus den Segeln nehmen. Dies sollte unter anderem bei der Evaluierung gemäß § 7 CsgG bedacht werden.

6.5 Die Stellungnahmen und Wertungen zum CsgG

Bereits während des Gesetzgebungsprozesses, insbesondere im Bereich der Anhörung des Bundesverbandes Carsharing e. V., gab es Unstimmigkeiten in der rechtlichen Ausgestaltung einzelner Paragraphen. In einem fünfseitigen Papier, welches als Grundlage für eine Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestages Ende März 2017 diente, äußerte der Verband seine Bedenken und Änderungswünsche zum beabsichtigten CsgG. Die grundlegenden Kritikpunkte beziehen sich auf die §§ 1, 3 und 5 CsgG.¹⁴³

Der Bundesverband Carsharing e. V. (bcs) ist der Ansicht, dass die Zweck- bzw. Zielbestimmung des Gesetzes im § 1 CsgG zu kurz gefasst ist und den Untergang von viel entscheidenderen Grundgedanken begünstigt. Hierbei verweist man auf eine großangelegte Meinungsumfrage der Kunden in mehreren Großstädten, welche mit der Erkenntnis abschloss, dass die Verfügbarkeit eines stationsgebundenen Carsharing-

¹⁴³ Vgl. Deutscher Bundestag, „Stellungnahme des Bundesverbandes CarSharing e. V. (bcs) zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG)“ BT-Drs 18(15)491-A vom 17.03.2017, S. 1ff.

Fahrzeugs mehr als ein Dutzend Kfz pro Stadtteil ersetze.¹⁴⁴ Aufgrund dessen verlangte man eine entsprechende Anpassung des Gesetzeswortlautes.¹⁴⁵

Bezüglich des § 3 CsgG moniert der Verband die fehlenden Rechtsverordnungen im Zusammenhang mit dem StVG, welche für die Umsetzung des CsgG unerlässlich sind. Aufgrund dessen forderte man eine rasche Nacharbeitung und verlangte eine Fertigstellung bis spätestens mit dem Inkrafttreten der Norm. Allerdings liegen die entsprechenden Vorschriften zum Ärger der Branche bis heute nicht vor.¹⁴⁶

Weiterhin hat der Verein seine Zweifel bezüglich des § 5 CsgG und dessen praktischer Umsetzung. Die Carsharing-Anbieter und nach deren Einschätzung auch die Verwaltung haben ein Interesse an einem zügigen und pragmatischen Ablauf des Vergabeverfahrens und sehen in einer europaweiten Bekanntmachung nach § 5 Abs. 5 CsgG einen deutlichen Widerspruch. In diesem Zusammenhang wird um eine Anpassung gebeten mit dem Verweis auf ein bewährtes System einer Kommune im südwestlichen Baden-Württemberg, welche damit bereits gute Erfahrungen sammeln konnte. Jedoch hielt der Gesetzgeber am System eines europaweiten Vergabeverfahrens unverändert fest.¹⁴⁷

Das junge Gesetz fand auch seine Aufmerksamkeit in der deutschen Presse- und Medienlandschaft, darunter in der WirtschaftsWoche. Im Rahmen eines Interviews mit dem Geschäftsführer des bcs Willi Loose nach einem Jahr seit dem Inkrafttreten der Regelung wurde die Enttäuschung über die Bundesregierung in Bezug auf das CsgG deutlich. Demnach mangelt es dem Gesetz an entscheidenden Elementen, welche die korrekte Umsetzung überhaupt erst ermöglichen, allen voran liege eine „nötige Verordnungs- und Verwaltungsvorschrift [...] nicht vor“.¹⁴⁸

Weiterhin ermöglicht das Gesetz lediglich die Ausweisung von Stellflächen im öffentlichen Verkehrsraum auf Bundesstraßen gemäß Art. 74 I Nr. 22 GG der konkurrierenden Gesetzgebung. Andere Straßenarten wie etwa kommunale Straßen werden nicht erfasst und unterfallen dem Recht der Bundesländer nach Art. 70 GG.¹⁴⁹

„Relevant für Carsharing-Angebote seien aber Flächen an kommunalen Straßen oder Landesstraßen“¹⁵⁰, heißt es aus dem Landesverkehrsministerium von Nordrhein-Westfalen. Demnach schafft das CsgG nur relativ bedingte Rahmenbedingungen für eine Versorgung der Anbieter mit genügend Stellflächen auf öffentlichen Straßen und

¹⁴⁴ Vgl. ebd., S. 2.

¹⁴⁵ Vgl. ebd., S. 2.

¹⁴⁶ Vgl. ebd., S. 3f.

¹⁴⁷ Vgl. ebd., S. 3.

¹⁴⁸ Vgl. Imhoff von, Benedikt, Was das Carsharing-Gesetz gebracht hat 2018, o. S.

¹⁴⁹ Vgl. Giese Hans, o. V., Das Verkehrslexikon Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht, o. D., o. S.

¹⁵⁰ Vgl. Imhoff von, Benedikt, Was das Carsharing-Gesetz gebracht hat, 2018, o. S.

Wegen. Demzufolge obliegt es den Ländern, entsprechende Anpassungen in ihren Straßengesetzen vorzunehmen.¹⁵¹

Timm Fuchs, ein Beigeordneter vom Deutschen Städte- und Gemeindebund, sieht die Entscheidungsgewalt bei den Kommunen hinsichtlich der Ausweisung von Stellflächen aufgrund der Vielfalt der örtlichen Gegebenheiten. Er begrüßt das CsgG, aber verlangt dahingehend noch weitere Konkretisierungen vom Gesetzgeber.¹⁵²

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Fachwelt die Einführung des CsgG in seiner aktuellen Form lediglich als Rohdiamanten ansieht, den es noch behutsam zu schleifen gilt.

7 Das Carsharing in Sachsen

7.1 Der Weg zu einer landesrechtlichen Regelung

7.1.1 Der Gesetzesentwurf der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

Der Freistaat Sachsen hat neben anderen Bundesländern ebenfalls das Problem der Rechtslücke hinsichtlich der Stellplatzvergabe auf Kommunal-, Kreis- sowie Staatsstraßen erkannt und ist in Form eines Gesetzesentwurfs der Bündnis 90/Die Grünen über die Bevorrechtigung von Carsharing im Freistaat Sachsen tätig geworden.¹⁵³

Die Zielstellung bildet vor allem die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage für die Kommunen zur Ausweisung von Stellflächen im öffentlichen Verkehrsraum als Sondernutzung, um damit das stationsbasierte Carsharing zu fördern und dessen Angebotsspektrum in den Städten und Gemeinden auszubauen. In diesem Zusammenhang sollen auch unter anderem mit der beabsichtigten Norm Anreize für die Bevölkerung geschaffen werden, auf den privaten Besitz eines Kfz zu verzichten, sowie umweltschonende Effekte aus dem Zusammenspiel von Carsharing und den öffentlichen Verkehrsmitteln erwachsen, z. B. die Reduktion der Feinstaubbelastung in der Luft.¹⁵⁴

Die Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen strebt mit ihrer Gesetzesvorlage eine Anpassung bzw. Überarbeitung der landesgesetzlichen Regelungen im überwiegenden Einklang mit dem Bundesrecht an. Demzufolge bezieht sich der Inhalt des Entwurfs auf das SächsStrG sowie SächsStVZustG.¹⁵⁵

Dieser sieht insbesondere eine Eingruppierung des stationsgebundenen Carsharings in den Bereich der speziellen Nutzung von öffentlichem Straßenraum vor, indem hierzu

¹⁵¹ Vgl. ebd.

¹⁵² Vgl. ebd.

¹⁵³ Vgl. Sächsischer Landtag, Gesetzesentwurf der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen Thema: „Gesetz über die Bevorrechtigung von Carsharing im Freistaat Sachsen (Sächsisches Carsharinggesetz - SächsCsgG)“ LT-Drs 6/13747 vom 18.06.2018, S. 1-10.

¹⁵⁴ Vgl. ebd., S. 2.

¹⁵⁵ Vgl. ebd., S. 3f.

eine separate Regelung als Ergänzung zu einer bereits bestehenden Bestimmung des SächsStrG geschaffen werden soll. Hierbei handelt es sich um den § 18 SächsStrG, welcher bereits eine Möglichkeit für die Gemeinden vorsieht, entsprechende Sondernutzungen auf Basis einer rechtmäßigen Satzung ohne Erlaubnis im öffentlichen Verkehrsraum zu gewähren.¹⁵⁶

Die Zusatzvorschrift in Form des § 18a SächsStrG soll die Besonderheit des Carsharings und deren Abgrenzung zu anderen Sondernutzungen verdeutlichen und dementsprechend als Spezialvorschrift zu den allgemeinen Sondernutzungen im § 18 SächsStrG fungieren. Weiterhin soll im § 18 SächsStVZustG ein Verweis auf den § 3 Abs. 4 CsgG erfolgen und somit eine Erweiterung des Anwendungsbereichs von Parkplatzgebührenbefreiungen, festgelegt durch die Gemeinden, bewirken. Letztlich wird vorgeschlagen, den Tenor des § 18 SächsStrG um einen weiteren Satz zu ergänzen.¹⁵⁷

Der erste Absatz des § 18a SächsStrG eröffnet der jeweiligen Gemeinde die Möglichkeit, Stellplätze für das stationsbasierte Carsharing im öffentlichen Straßenraum einem Anbieter bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen zur Verfügung zu stellen. Dies erfolgt entweder im Alleingang oder mit der Zustimmung der zuständigen Behörde gemäß § 47 SächsStrG, je nachdem, welche Stelle die Straßenbaulast innehat. Im letzten Teil wird auf Aspekte hingewiesen, welche bei der Ausweisung der Flächen zu berücksichtigen sind und keine Beeinträchtigung erfahren dürfen, wie z. B. das Fortbestehen von rollstuhlgerechten Straßen- und Wegezügeln.¹⁵⁸

Im darauffolgenden Absatz orientiert sich der Tenor an der Art und Weise der Vergabe von Stellplätzen größtenteils am CsgG, mithin am System des Auswahlverfahrens und dazugehörigen definierten Bedingungen, unter anderem die Zuverlässigkeit und Geeignetheit des Anbieters. Im Gegensatz zum CsgG beschränkt man sich auf ein nationales Vergabeverfahren, was zu einfachen und zügigen Prozessen in den Verwaltungen und damit zu einer flexibleren Handlungsfähigkeit führt. Die entsprechende Sondernutzungserlaubnis soll unter Beachtung des § 18 Abs. 2 S. 1 SächsStrG für einen bestimmten Zeitraum oder mit der Option des Widerrufs für längstens acht Jahre erteilt werden.¹⁵⁹

Der Wortlaut des § 18a Abs. 3 SächsStrG bestimmt, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um als qualifizierter Anbieter zu gelten. Diese Kriterien resultieren aus dem § 5 Abs. 4 S. 1 CsgG und sollen auch auf landesrechtlicher Ebene Anwendung finden mit dem Zusatz von weiteren Aspekten, welche in einem separaten Satz am

¹⁵⁶ Vgl. ebd., S. 8ff.

¹⁵⁷ Vgl. ebd.

¹⁵⁸ Vgl. ebd.

¹⁵⁹ Vgl. ebd.

Ende beschrieben sind und gegebenenfalls gesondert berücksichtigt werden können.¹⁶⁰

Im vierten Absatz wird der Tatbestand der Unzuverlässigkeit des Anbieters erläutert, mithin welche Gegebenheiten dazu führen. Auch hier zieht man mit dem Wortlaut des § 5 Abs. 3 S. 3 CsgG gleich, wonach unter anderen bedeutsame Verstöße gegen Bestimmungen aus der StVZO eine Unzuverlässigkeit kennzeichnen.¹⁶¹ Beispielhaft dazu wäre ein Unterlassen der Pflicht aus § 29 StVZO, wonach der Halter eines Fahrzeugs angewiesen wird, sein Kfz einer turnusmäßigen Kontrolle im Hinblick auf die Verkehrstauglichkeit zu unterziehen.¹⁶²

Sollten sich die Anträge für eine spezifische Stellfläche häufen und gelangt die Behörde im Ergebnis des Verwaltungsverfahrens zu der Einschätzung, dass mehr als ein Anbieter für dessen Sondernutzung qualifiziert ist, sieht die Gesetzesvorlage nach § 18a Abs. 5 SächsStrG die Durchführung eines Losverfahrens vor.¹⁶³

Der nächste Absatz legt dem die Sondererlaubnis gewährten Carsharing-Unternehmer eine Pflicht auf, auf den ihm zugesprochenen Flächen eine Dienstleistung in Form der Bereitstellung von geringstenfalls einem Kfz zur Verfügung zu stellen. Die Erfüllung dieser Obliegenheit ist an das Fortbestehen der Erlaubnis aus dem zweiten Absatz geknüpft und kann im Falle einer Nichtbeachtung den Grund für einen Widerruf nach § 49 VwVfG darstellen.¹⁶⁴

Letztlich sind im § 18a Abs. 7 SächsStrG diverse Verweise auf das CsgG enthalten, welche ebenfalls angewendet werden sollen, wie etwa detailliertere Bestimmungen zum Ablauf des Auswahlverfahrens gemäß § 5 Abs. 2 S. 3 und 4 CsgG.¹⁶⁵

Der Vorschlag, einen Verweis auf § 3 Abs. 4 CsgG im § 18 SächsStVZustG zu installieren, dient dem besseren Rechtsverständnis und soll den Gemeinden die Option der Befreiung von Parkgebühren aufzeigen.¹⁶⁶

7.1.2 Die Kritik und Anpassungsempfehlungen

Während einer Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Mitte Januar 2019 hielten unter anderem die Geschäftsführer vom Verkehrswende in Kleinen Städten e.V. Dr. Torsten Bähr als auch des Bundesverbandes Carsharing e.V. Willi Loose Vorträge über Carsharing in Form von Powerpointpräsentationen. Beide Sach-

¹⁶⁰ Vgl. ebd.

¹⁶¹ Vgl. ebd.

¹⁶² Vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 2011, Dauer § 29 StVZO, Rn. 21, S. 1351.

¹⁶³ Vgl. Sächsischer Landtag, Gesetzesentwurf der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen Thema: „Gesetz über die Bevorrechtigung von Carsharing im Freistaat Sachsen (Sächsisches Carsharinggesetz - SächsCsgG)“ LT-Drs 6/13747 vom 18.06.2018, S. 9.

¹⁶⁴ Vgl. ebd., S. 10.

¹⁶⁵ Vgl. ebd.

¹⁶⁶ Vgl. ebd.

verständige haben in ihren Ausführungen den Gesetzesentwurf der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen für ein sächsisches Carsharinggesetz unter die Lupe genommen. Dabei zeigen sie ihrer Ansicht nach die Schwächen und Stärken des Papiers auf und stellen im selben Zug mögliche Änderungs- bzw. Verbesserungsvorschläge optisch dar, wobei Herr Loose parallel dazu über Gesetzesvorlagen aus anderen Bundesländern informierte und diese mit der sächsischen Variante in Bezug auf die Praktikabilität verglich.¹⁶⁷

Bevor Herr Loose auf die einzelnen Regelungen zu sprechen kam, berichtete er sowohl über den bereits beschlossenen Gesetzesentwurf in Bayern zur Anpassung des BayStrWG als auch über die Vorlagen aus Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg, welche sich bereits in den entsprechenden Parlamenten befinden.¹⁶⁸

Hinsichtlich des § 18a Abs. 2 u. 5 SächsStrG monierte Herr Loose zunächst den Umstand, dass nur einem Carsharing-Unternehmen entsprechende Stellflächen zugewiesen werden dürfen und bei Vorliegen von mehreren geeigneten Bewerbern die Entscheidung durch ein Losverfahren zustande kommen soll. An dieser Stelle präsentierte er Auszüge aus den Gesetzesentwürfen von Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg. Diese sehen im Gegensatz dazu eine Zuordnung an mehr als einen Anbieter vor und greifen nicht auf das Zufallsprinzip im Falle von einer Vielzahl von Unternehmern zurück, sondern passen Auswahlverfahren mittels einer angemessenen Vereinbarung diesem Umstand an.¹⁶⁹

Weiterhin hatte der Geschäftsführer des Bundesverbandes Carsharing e. V. Zweifel am § 18a Abs. 3 SächsStrG. Seiner Ansicht nach sollten die Kommunen ihre eigenen Kriterien entwickeln dürfen, aufgrund der unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten. Demzufolge forderte er eine Übertragung des entsprechen Rechts auf die kommunale Entscheidungsgewalt, wie es in den Gesetzesentwürfen von Nordrhein-Westfalen im § 18a Abs. 4 S. 2 StrWG NRW sowie von Baden-Württemberg im § 16a Abs. 4 S. 2 StrG der Fall ist.¹⁷⁰

Darüber hinaus prangerte Herr Loose den fehlenden Umweltaspekt bei den Bedingungen an, welche erfüllt sein müssen, um als geeigneter Anbieter zu gelten gemäß § 18a Abs. 3 SächsStrG. Dieser sollte nach der Meinung des Sachverständigen nachträglich mit einfließen, um den Kommunen einen rechtlich abgesicherten Handlungsspielraum

¹⁶⁷ Vgl. Sächsischer Landtag, Stenografisches Protokoll der Anhörung durch den Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr am 15. Januar 2019 von 10:00 bis 12:20 Uhr im Raum A 600 des Sächsischen Landtags „Gesetz über die Bevorrechtigung von Carsharing im Freistaat Sachsen (Sächsisches Carsharinggesetz – SächsCsgG) Gesetzesentwurf der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen LT-Drs 6/13747 Apr 6/4-38 A vom 22.01.2019, S. 1-83.

¹⁶⁸ Vgl. ebd., S. 8.

¹⁶⁹ Vgl. ebd., S. 9.

¹⁷⁰ Vgl. ebd., S. 9f.

zu ermöglichen. Diesbezüglich eröffnet beispielsweise der Gesetzesentwurf aus Nordrhein-Westfalen im § 18a Abs. 3 StrWG NRW die Option der Festlegung von umweltbezogenen Bedingungen.¹⁷¹

Im letzten Teil seiner Präsentation hinterfragte er die geplante Nutzungspflicht der Anbieter gemäß § 18a Abs. 6 SächsStrG. Hierbei führte Herr Loose aus, dass eine Vorgabe durch die Landesebene zu kurz gedacht ist und nicht flächendeckend gleich angewendet werden kann, weil sich die Nachfrage nach Carsharing in den Kommunen zu bestimmten Zeiten im Jahr verändern kann. Dies gab der Sachverständige im Rahmen der Überarbeitung des Entwurfs zu bedenken.¹⁷²

Dr. Torsten Bähr vom Verkehrswende in Kleinen Städten e.V. schloss sich den genannten Kritikpunkten von Herrn Loose in seinen Ausführungen an und zeigte darüber hinaus noch weitere Stellen im Gesetzesentwurf auf, welche seiner Ansicht nach einer Anpassung bedurften.¹⁷³

Dazu zählt der § 18a Abs. 7 SächsStrG und sein Verweis auf den § 2 CsgG. Hierbei bemängelt Herr Dr. Bähr die zu eng gefasste Begriffsbestimmung eines Betreibers von Carsharing auf ein Unternehmen. In diesem Zusammenhang betonte er, dass neben Unternehmen auch andere Konstellationen existieren, welche Carsharing anbieten und forderte eine Erweiterung der Definition.¹⁷⁴

Zudem monierte der Experte die Bedingung, dass Aspekte des Behindertenrechts als Voraussetzung für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis herangezogen werden können. Seiner Ansicht nach würde sich das Angebotsspektrum der Anbieter nur unnötig verkleinern.¹⁷⁵

Letztlich würde er eine Erweiterung des Wortlautes von § 18a Abs. 2 SächsStrG dahingehend begrüßen, dass entsprechende Ortschaften die im Straßengesetz verankerten Voraussetzungen des Auswahlverfahrens in begründeten Einzelfällen umgehen können.¹⁷⁶

7.1.3 Die aktuelle Situation

Der in Mitteldeutschland ansässige Carsharing-Anbieter teilAuto rekapitulierte in einem Bericht (Anhang 4) die Früchte seiner Arbeit bezüglich der Unternehmensvergrößerung

¹⁷¹ Vgl. ebd., S. 10.

¹⁷² Vgl. ebd.

¹⁷³ Vgl. ebd., Anlage 2a.

¹⁷⁴ Vgl. Sächsischer Landtag, Stenografisches Protokoll der Anhörung durch den Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr am 15. Januar 2019 von 10:00 bis 12:20 Uhr im Raum A 600 des Sächsischen Landtags „Gesetz über die Bevorrechtigung von Carsharing im Freistaat Sachsen (Sächsisches Carsharinggesetz – SächsCsgG) Gesetzesentwurf der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen LT-Drs 6/13747 Apr 6/4-38 A vom 22.01.2019, S. 4.

¹⁷⁵ Vgl. ebd.

¹⁷⁶ Vgl. ebd.

und des Ausbaus des Carsharing-Angebots in Sachsen. Der Geschäftsführer Michael Creutzer wies darauf hin, dass sich der überwiegende Teil des derzeitigen Kundenstamms auf Sachsen konzentriere. Dies entspricht den ermittelten Zahlen der Firma zufolge einem prozentualen Anteil von 73 %.¹⁷⁷

Es ist damit also nicht verwunderlich, dass die Partei Bündnis 90/Die Grünen zügig eine entsprechende gesetzliche Grundlage schaffen will, um insbesondere dieser wachsenden Branche die notwendige Rechtssicherheit im Bereich der Ausweisung von Stellflächen im öffentlichen Verkehrsraum zu geben und den damit einhergehenden Ausbau des Geschäftsmodells zu ermöglichen als auch für die Kommunalverwaltungen eine eindeutige Rechtsgrundlage zu schaffen.

Der Gesetzesentwurf der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen befand sich bereits Anfang 2019 in der Anhörungsphase im Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Die Grünen-Abgeordnete Katja Meier setzte der sächsischen Regierung eine Frist bis Mitte März, um die Gesetzesvorlage abzusegnen. Allerdings wurde diese im Rahmen der letzten Sitzung des beteiligten Ausschusses abgewiesen und als überflüssig empfunden, weil die Regierungsparteien im Zuge der Reformierung des sächsischen Straßengesetzes ohnehin selbst entsprechende Regelungsmechanismen für das Carsharing einfließen lassen möchten.¹⁷⁸

Demnach bleibt abzuwarten, bis ein entsprechendes Papier vorgelegt wird.

7.2 Die zukünftigen Aufgaben der öffentlichen Hand

7.2.1 Der Auftrag für die Politik

Die wachsende Popularität des Carsharings erhöht nicht nur die Auslastung der einzelnen Anbieter, sondern auch parallel dazu den Druck auf die Volksvertretung im sächsischen Landtag. In den letzten Jahren hat sich diese Branche vom Nischendasein zu einer zukunftssträchtigen Mobilitätsform entwickelt. Aufgrund ihrer mittlerweile bedeutenden Position am Markt besteht eine Erforderlichkeit zum politischen Handeln dahingehend, dass diese Entwicklung unterstützende Maßnahmen vom sächsischen Gesetzgeber in die Wege geleitet werden. Die beabsichtigte Überarbeitung des SächsStrG durch die Staatsregierung bildet dabei eine Möglichkeit unter vielen.

Darüber hinaus lässt sich eine Förderung des Carsharings auch über dessen Integrierung in Nahverkehrspläne gemäß § 5 Abs. 2 ÖPNVG i. V. m. § 3 VO Nahverkehrsplä-

¹⁷⁷ Vgl. teilAuto, o. V., Carsharing-Jahresbilanz: Autoteilen weiter auf Wachstumskurs/ Zahlen für Sachsen, 2019, S. 1.

¹⁷⁸ Vgl. Schurig, Jörg, Sachsens Grüne drücken beim Carsharing aufs Tempo, 2019, S. 4.

ne für den ÖPNV sicherstellen. Demnach könnte der Freistaat Sachsen die Carsharing-Anbieter zu einem Teil nach § 7 ÖPNVG mitfinanzieren.¹⁷⁹

Weiterhin könnte eine Änderung des § 49 Abs. 1 S. 1 SächsBO dahingehend erfolgen, dass im Zuge eines Neubaus im innerstädtischen Raum keine Stellplätze mehr zwingend geschaffen werden müssen. Das sollte einen positiven Effekt auf das Carsharing besonders in Ballungsgebieten haben. Die damit gewonnenen Freiflächen leisten einen entscheidenden Beitrag zu einem flächendeckenden Angebot der Anbieter.¹⁸⁰

Eine entsprechende Ausrichtung der Bundespolitik auf das Thema Carsharing hätte ebenfalls einen Mehrwert für den Freistaat Sachsen und das Geschäftstreiben der dortigen Anbieter. Im Bereich des UStG wäre die Aufnahme dieser Mobilitätsform in den vergünstigten Steuersatzkatalog des § 12 Abs. 2 UStG eine denkbare Maßnahme. Bezüglich der Nummer 10 würde man den Wortlaut um Carsharing erweitern und damit die Attraktivität dieser Mobilitätsform steigern.¹⁸¹

Eine weitere Weichenstellung wäre in Form eines teilweisen Erlasses der Kfz-Steuer bei Vorliegen gewisser Voraussetzungen wie z. B. eines Umweltsiegels denkbar.¹⁸²

Ein namhaftes Beispiel bildet der Blaue Engel. Hierbei handelt es sich um eine Auszeichnung für Waren und Serviceleistungen mit umweltschonenden Effekten im Vergleich zu herkömmlichen, welche seit 1997 existiert und verliehen wird. Im Bereich des Carsharings waren im Zuge einer Feststellung im Jahr 2013 über die Hälfte der Kfz mit dieser Zertifizierung versehen.¹⁸³

7.2.2 Die Rolle der Verwaltung

Neben den ausstehenden Rechtsverordnungen der Bundesministerien in Bezug auf das CsgG kommt vor allem den Trägern der kommunalen Selbstverwaltung eine Schlüsselfunktion im Bereich des Ausbaus von Carsharing zu. Gerade den Städten und Gemeinden steht das Problem des wachsenden Verkehrsaufkommens und der damit einhergehenden Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger unmittelbar vor der Tür. Ein vielversprechender Lösungsansatz besteht in der Zusammenarbeit des örtlichen ÖPNV und des Carsharings, woraus sich ein enormer Mehrwert für alle Parteien ergeben kann. Als Vorreiter auf diesem Gebiet gilt die Stadt Hannover.¹⁸⁴

¹⁷⁹ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., o. V., Wie kann die Politik CarSharing fördern?, o. D., o. S.

¹⁸⁰ Vgl. ebd.

¹⁸¹ Vgl. ebd.

¹⁸² Vgl. ebd.

¹⁸³ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Loose, Willi, Carsharing in Deutschland von den Anfängen bis heute, 2016, S. 166.

¹⁸⁴ Vgl. Loose, Willi und Glotz-Richter, Michel, CarSharing und ÖPNV Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote Beiträge zur Verkehrspraxis, 2012, S. 90.

Hierbei wurden der ÖPNV und das Carsharing fusioniert und mithilfe eines Tickets zugänglich gemacht. In diesem Zusammenhang setzt man in Hannover im Rahmen der Verkehrsplanung seit 2004 neben dem klassischen „Park & Ride“ auch auf ein System, wonach man das jeweilige Verkehrsmittel situationsbedingt innerhalb des Weges wechselt. Demnach bewegt sich der Kunde lediglich in einem Tarifgebiet und kann alle entsprechenden Dienstleistungen gleichwertig in Anspruch nehmen. Infolge dessen schließt man lediglich eine Rahmenvereinbarung ab, welche unter anderem die Zahlung eines monatlichen Betrags und die automatische Aufnahme in den Kundenstamm aller beteiligten Mobilitätsfirmen vorsieht.¹⁸⁵

Dem Kunden von HANNOVERmobil winken durch den Vertragsabschluss attraktive Rabatte bzw. Vergünstigungen wie z. B. eine kostenlose BahnCard 25.¹⁸⁶ Darüber hinaus berechtigt das Abonnement zur Inanspruchnahme von Carsharing in anderen deutschen Städten, darunter die Hauptstadt von Deutschland.¹⁸⁷ Parallel dazu zieht der ÖPNV ebenfalls bedeutsame Vorteile aus diesem Angebot in Form eines wachsenden Kundenstamms und der Stärkung seiner wettbewerblichen Stellung.¹⁸⁸ Zudem hat sich ein nicht unerheblicher Teil der Nutzer seiner privaten Fahrzeuge entledigt und damit eine Absenkung des Fahrzeugbestandes bewirkt.¹⁸⁹

Dies zeigt das Potenzial, welches aus dem Zusammenschluss der verschiedenen Mobilitätsformen als auch der Kooperation zwischen den Städten geschöpft werden kann.

Ende 2009 verscrieb sich die Stadt Bremen der konsequenten Förderung des Carsharings und erarbeitete ein spezielles Umsetzungskonzept mit einzelnen Schwerpunkten, darunter die weitere Stärkung der Zusammenarbeit des ÖPNV mit den Carsharing-Anbietern sowie die Integrierung der Dienstleistung in den Fuhrpark der Stadtverwaltung. Das Maßnahmenpaket der Hansestadt hat zwar nach drei Jahren nicht das angestrebte Ziel von einer fünfstelligen Kundenzahl beim Carsharing erreicht, aber dafür reduzierte sich der private Fahrzeugbestand um mehr als 1000 Automobile.¹⁹⁰ Hierbei wird der Beweis erbracht, dass der Ruf einer Kommune durch gezieltes Marketing des Carsharings gesteigert werden kann.¹⁹¹

Die Idee des Rückgriffs auf Carsharing-Angebote zur Bereitstellung von Dienstfahrzeugen innerhalb einer Stadtverwaltung ist nicht neu. Bereits 2002 existiert eine solche Zusammenarbeit zwischen der Stadt Münster und dem ansässigen Anbieter. Diesbe-

¹⁸⁵ Vgl. ebd., S. 93.

¹⁸⁶ Vgl. ebd., S. 94.

¹⁸⁷ Vgl. ebd.

¹⁸⁸ Vgl. ebd., S. 95.

¹⁸⁹ Vgl. ebd., S. 96.

¹⁹⁰ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Kiel, Thomas und Loose, Willi, Carsharing in Deutschland von den Anfängen bis heute, 2016, S. 146.

¹⁹¹ Vgl. Rid, Wolfgang et al., Carsharing in Deutschland Potenziale und Herausforderungen, Geschäftsmodelle und Elektromobilität, 2018, S. 26.

züglich wurde ein zentral gelegener Fuhrpark eingerichtet, welchen die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Behörde im Rahmen der gewöhnlichen Dienstzeiten für beispielsweise Außentermine nutzen können.¹⁹² Demzufolge ist es möglich, durch die Inanspruchnahme von Carsharing-Angeboten den kommunalen Haushalt zu entlasten und dementsprechende Kosten einzusparen.¹⁹³

Im ostdeutschen Raum besteht nur ein bisher bekanntes vernetztes Angebot in Halle und Leipzig. Hierbei werden Nutzern, die einen Vertrag mit dem MDV abgeschlossen haben, Vergünstigungen und Preisnachlässe auf die monatlichen Beitragszahlbeträge in Aussicht gestellt, sofern sie die Dienstleistungen des ÖPNV und Carsharing in Anspruch nehmen.¹⁹⁴

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich die Förderung und die Umsetzung des Carsharings nicht nur in rechtlicher, sondern auch in praktischer Hinsicht im Freistaat Sachsen noch in den Kinderschuhen befinden.

Die Kommunen sollten hier neue Wege gehen.

Im innerstädtischen Bereich bietet es sich beispielsweise an, bei Neubauprojekten die Wohnungsvermieter, das jeweilige Carsharing-Unternehmen und die Kommune an einen Tisch zu holen. In geplanten Tiefgaragen könnten Carsharing-Stellplätze exklusiv für die Mieter bzw Wohnungseigentümer angeboten werden. Das motiviert die Mieter auf private Pkw zu verzichten, oberirdische Pkw-Stellplätze werden nicht benötigt und die Attraktivität der Wohnquartiere steigt.

Die Kommune sollte ihr Augenmerk bei der Förderung bzw. Kooperation mit Carsharing-Anbietern auch auf die städtischen Randgebiete legen. Hier gibt es in der Regel zu wenige Standorte, so dass die Pkw-Dichte im Privatbereich dort sehr hoch ist. Unter dem Umweltaspekt betrachtet, ist ein reduzierter Bestand an Pkw von Vorteil. Vor allem für Kurzstrecken könnten dann Carsharing-Angebote genutzt werden z.B für Einkäufe.

Desweiteren sollte eine regionsübergreifende Zusammenarbeit, analog dem Modell Hannover, erfolgen und weiterentwickelt werden.

Letztendlich ist auch das unternehmerische Denken des Carsharing-Anbieters gefragt. Die kundenorientierte Gestaltung der Vertragskonditionen trägt wesentlich zum Erfolg und der Steigerung der Kundenzahlen bei.

¹⁹² Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Kiel, Thomas und Loose, Willi, Carsharing in Deutschland von den Anfängen bis heute, 2016, S. 148.

¹⁹³ Vgl. Rid, Wolfgang et al., Carsharing in Deutschland Potenziale und Herausforderungen, Geschäftsmodelle und Elektromobilität, 2018, S. 26f.

¹⁹⁴ Vgl. Loose, Willi und Glotz-Richter Michel, CarSharing und ÖPNV Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote Beiträge zur Verkehrspraxis, 2012, S. 141.

Sollte sich der sächsische Gesetzgeber noch länger Zeit lassen, besteht die Gefahr einer Abwanderung der entsprechenden Anbieter. Im Zusammenhang mit der fehlenden Initiative der sächsischen Kommunen, das Carsharing als alternative Mobilitätsform zu unterstützen, können sich die verkehrsplanerischen Probleme weiter verschärfen, darunter der Anstieg von gesundheitsschädlichen Stoffen in der Luft bei Vorliegen einer Kalme, was häufig in der kalten Jahreszeit der Fall ist.

Ende des letzten Jahrhunderts bestand eine ausreichend akute Gefahr, dass man sogar erstmals im größten Ballungszentrum Deutschlands, dem Ruhrgebiet, eine Warnung vor Luftverunreinigungen herausgeben musste.¹⁹⁵

Zudem droht eine weitere Gefahr in Form der Feinstaubbelastung in dicht besiedelten Gebieten. In Kombination mit dem giftigen Gas NO₂ kommt es nach Aussage des Umweltbundesamtes pro Jahr zu Todesfällen im hohen fünfstelligen Bereich.¹⁹⁶ Darüber hinaus wird die Rarität an Parkraum ungehindert voranschreiten und im schlimmsten Fall zu einer Verstopfung des städtischen Raumes führen, wodurch die Attraktivität der Stadtquartiere leiden wird.¹⁹⁷

¹⁹⁵ Vgl. Bundesverband CarSharing e. V., Loose, Willi, Carsharing in Deutschland von den Anfängen bis heute 2016, S. 13.

¹⁹⁶ Vgl. ebd., S. 14.

¹⁹⁷ Vgl. ebd.

Wesentliche Erkenntnisse der Bachelorarbeit

1. Das CsgG trifft nur Regelungen für die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen auf Bundesstraßen bzw. Ortsdurchfahrten.
2. Es besteht Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Art und Weise der Bereitstellung von Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum, aufgrund fehlender Rechtsverordnungen der beteiligten Bundesministerien zum CsgG.
3. Notwendige landesrechtliche Regelungen zur Anpassung der entsprechenden Straßengesetze hinsichtlich der Ausweisung von Stellplätzen auf z.B Kommunalstraßen bestehen bisher nur in Bayern.
4. Im Freistaat Sachsen besteht ein Gesetzesentwurf der Landtagsfraktion der Bündnis 90 / Die Grünen, welcher aber von der Staatsregierung abgelehnt wurde.
5. Die große Koalition in Sachsen arbeitet eigene Regelungen zum Carsharing in einer geplanten Novelle zum Sächsischen Straßengesetz ein.
6. Die Verwaltung im Freistaat Sachsen kooperiert im Gegensatz zu den Verwaltungen in anderen Bundesländern kaum mit den Anbietern.
7. Die sächsischen Kommunen haben die Möglichkeit im Bereich der Förderung des Carsharing bedeutsame Mehrwerte in Aspekten wie dem Ruf der Stadt, der Lebensqualität in den einzelnen Stadtvierteln sowie dem Umweltschutz zu erzielen.

Anhang

Anhangsverzeichnis

Anhang 1: Kundenvertrag von teilAuto.....	VII
Anhang 2: Tarife von teilAuto.....	VIIIIII
Anhang 3: Sicherheitspaket von teilAuto.....	XI
Anhang 4: Pressemitteilung von teilAuto.....	XII

Anhang 1: Kundenvertrag von teilAuto

Partner im  Carsharing



Kundenvertrag Rahmentarif, Kunden-Nr.:

zwischen

Name: _____ Vorname: _____
Straße: _____ PLZ, Ort: _____
Telefon mobil: _____ Geburtsdatum und -ort: _____
Führerscheinklasse(n): _____ E-Mail: _____
Ausweis- oder Passnummer: _____ Führerschein-Nr.: _____

(im Folgenden "Kunde")
und Mobility Center GmbH, Peterssteinweg 18, 04107 Leipzig (im folgenden Mobility)

Der Kunde erwirbt das Recht, die Fahrzeuge der Mobility im Tarif Rahmentarif zu nutzen, soweit diese zur Verfügung stehen. (Der Kunde kann darüber hinaus zu den Konditionen und Bedingungen der Deutsche Bahn Connect GmbH alle Fahrzeuge im Flinkster Netz buchen.) Die gegenseitigen Rechte und Pflichten dieses Kundenvertrags werden durch die Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) und die Preislisten in ihrer jeweils gültigen Fassung bestimmt.

Der Kunde wählt den Tarif: Rahmentarif

Sicherheitspaket

Der Kunde möchte ein Sicherheitspaket zum Preis von 90,00 EUR
Es gilt die Preisliste Sicherheitspaket.

Ich habe die Datenschutzerklärung sowie die Hinweise zur Datenübermittlung an die Schufa zur Kenntnis genommen.
Dieser Kundenvertrag wird vorbehaltlich einer positiven Schufa-Auskunft abgeschlossen und kann bei negativer Auskunft widerrufen werden.

Unterschrift

Der Kunde möchte seine Rechnung per: E-Mail Post.

SEPA-Lastschrift-Mandat

Gläubiger-ID _____ IBAN: _____
BIC: _____

Ich ermächtige die Mobility Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Mobility auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Ort, Datum _____ Unterschrift des Kontoinhabers

Ich bestätige den Abschluss dieses Vertrages unter Anerkennung der AGB sowie der Preise gemäß der gültigen Preislisten.
Ich habe die Kundenkarte/n /Führerscheinsiegel (Nr.: _____), die Preislisten und die AGB erhalten sowie die Datenschutzerklärung zur Kenntnis genommen.

Ort, Datum

Unterschrift Kunde/in _____ Unterschrift Provider

1/1

Mobility Center GmbH
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Tel: 0345/44 5000
www.teilAuto.net
kontakt@teilAuto.net

USt-IdNr: DE204992354
HR Amtsgericht Leipzig
HRB 32197

Bankverbindung
IBAN: DE36 8605 5502 1000 1184 02
BIC: WELADED3333

Geschäftsführer
Michael Creutzler
Patrick Schöne



Anhang 2: Tarife von teilAuto



Preisliste Rahmentarif

Der beliebteste Tarif bei teilAuto. Der Rahmentarif ist ideal für Leute, die regelmäßig ein Auto benötigen. Hier wird ein monatlicher Grundpreis von 9,- € erhoben. Bis zu vier Tarifpartner* sind möglich.

	Zeitpreis			Kilometerpreis	
	pro h	24 h		pro km	
cityflitzer**	2,40	30,-		0,24	
	7-24 Uhr/h	24 h	7 Tage	1.-199. km	ab 200. km
Minis	1,90	19,-	114,-	0,23	0,17
Kleine, Lieferwagen	2,20	22,-	132,-	0,24	0,17
Kompakte, Hochdachkombi	2,40	24,-	144,-	0,28	0,19
Mittelklasse	2,70	27,-	162,-	0,30	0,19
Transporter, Busse	3,20	32,-	192,-	0,35	0,24

Alle Preise in Euro. Zwischen 0 und 7 Uhr beträgt der Zeitpreis 0,50 €/h für alle Fahrzeugklassen, außer cityflitzer. Die Fahrt berechnet sich aus Zeit- zuzüglich Kilometerpreis. Die Preise enthalten alle Tankkosten, die Fahrzeugversicherung und die gesetzliche Mehrwertsteuer.

	Kaution***	einmaliger Startpreis	monatlicher Grundpreis
Anmeldung	100,-	25,-	9,-

Alle Preise in Euro. Bitte beachten Sie unsere **Sonderkonditionen!**

In den Privatkundentarifen beträgt die Selbstbeteiligung im Schadenfall maximal 1.500,-€. Die Selbstbeteiligung kann durch den Abschluss eines Sicherheitspaketes reduziert werden. Hierfür und für weitere Modalitäten gelten die Preislisten **Sonstige Kosten**, **Selbstbeteiligung und Sicherheitspaket** und **cityflitzer**.

* Wenn Sie als teilAuto-Kunde einen Freund oder einen Bekannten werben, kann sich dieser unter Ihrem Vertrag als Tarifpartner registrieren lassen. Er erhält dann eine eigene Kundenkarte und kann damit wie jeder andere Kunde Fahrzeuge buchen und nutzen. Die Abrechnung der Fahrten erfolgt über eine gemeinsame Rechnung. Ihr Tarifpartner zahlt den Startpreis, aber keine zusätzliche Kaution und keinen monatlichen Grundpreis.

** cityflitzer-Fahrzeuge sind keiner Station zugeordnet und können auch nicht auf den reservierten teilAuto-Stellplätzen abgestellt werden. Sie müssen innerhalb des Geschäftsgebietes (vgl. Karte Geschäftsgebiet) entsprechend AGB § 14 Abs. c zurückgegeben werden. Die maximale Nutzungsdauer ist auf 48 h beschränkt.

*** wird bei Austritt erstattet

Preisliste Vielfahrertarif

In diesem Tarif bieten wir die günstigsten Kilometer- und Zeitentgelte. Diese liegen 20 % unter denen des Rahmentarifs. Dafür ist der monatliche Grundpreis etwas höher. Perfekt für alle, die überdurchschnittlich viel fahren. Bis zu vier Tarifpartner* sind möglich

	Zeitpreis			Kilometerpreis***	
	pro h	24 h		pro km	
cityflitzer**	2,40	30,-		0,24	
	7-24 Uhr/h	24 h	7 Tage	1.-199. km	ab 200. km
Minis	1,52	15,20	91,20	0,18	0,13
Kleine, Lieferwagen	1,76	17,60	105,60	0,19	0,13
Kompakte, Hochdachkombi	1,92	19,20	115,20	0,22	0,15
Mittelklasse	2,16	21,60	129,60	0,24	0,15
Transporter, Busse	2,56	25,60	153,60	0,28	0,19

Alle Preise in Euro. Zwischen 0 und 7 Uhr beträgt der Zeitpreis 0,40 €/h für alle Fahrzeugklassen, außer cityflitzer. Die Fahrt berechnet sich aus Zeit- zuzüglich Kilometerpreis. Die Preise enthalten alle Tankkosten, die Fahrzeugversicherung und die gesetzliche Mehrwertsteuer.

	Kaution****	einmaliger Startpreis	monatlicher Grundpreis
Anmeldung	100,-	25,-	30,-

Alle Preise in Euro. Bitte beachten Sie unsere **Sonderkonditionen!**

In den Privatkundentarifen beträgt die Selbstbeteiligung im Schadenfall maximal 1.500,-€. Die Selbstbeteiligung kann durch den Abschluss eines Sicherheitspaketes reduziert werden. Hierfür und für weitere Modalitäten gilt die Preisliste **Sonstige Kosten, Selbstbeteiligung und Sicherheitspaket** und **cityflitzer**.

- * Wenn Sie als teilAuto-Kunde einen Freund oder einen Bekannten werben, kann sich dieser unter Ihrem Vertrag als Tarifpartner registrieren lassen. Er erhält dann eine eigene Kundenkarte und kann damit wie jeder andere Kunde Fahrzeuge buchen und nutzen. Die Abrechnung der Fahrten erfolgt über eine gemeinsame Rechnung. Ihr Tarifpartner zahlt den Startpreis, aber keine zusätzliche Kaution und keinen monatlichen Grundpreis.
- ** cityflitzer-Fahrzeuge sind keiner Station zugeordnet und können auch nicht auf den reservierten teilAuto-Stellplätzen abgestellt werden. Sie müssen innerhalb des Geschäftsgebietes (vgl. Karte Geschäftsgebiet) entsprechend A/G B § 14 Abs. c zurückgegeben werden. Die maximale Nutzungsdauer ist auf 48 h beschränkt.
- *** Kilometerpreis gerundet
- **** wird bei Austritt erstattet

Preisliste Starttarif

Der Starttarif eignet sich besonders für Carsharing-Einsteiger, die das System erst einmal testen wollen oder für Leute, die sehr selten fahren. Hier fällt kein monatlicher Grundpreis an, dafür liegen die Nutzungsentgelte 20 % über denen des Rahmentarifs.

	Zeitpreis			Kilometerpreis**	
	pro h	24 h		pro km	
cityflitzer*	2,40	30,-		0,24	
	7–24 Uhr/h	24 h	7 Tage	1.–199. km	ab 200. km
Minis	2,28	22,80	136,80	0,28	0,21
Kleine, Lieferwagen	2,64	26,40	158,40	0,29	0,21
Kompakte, Hochdachkombi	2,88	28,80	172,80	0,34	0,23
Mittelklasse	3,24	32,40	194,40	0,36	0,23
Transporter, Busse	3,84	38,40	230,40	0,42	0,29

Alle Preise in Euro. Zwischen 0 und 7 Uhr beträgt der Zeitpreis 0,60 €/h für alle Fahrzeugklassen, außer cityflitzer. Die Fahrt berechnet sich aus Zeit- zuzüglich Kilometerpreis. Die Preise enthalten alle Tankkosten, die Fahrzeugversicherung und die gesetzliche Mehrwertsteuer.

	Kaution***	einmaliger Startpreis	monatlicher Grundpreis
Anmeldung	100,-	25,-	0,-

Alle Preise in Euro. Bitte beachten Sie unsere **Sonderkonditionen!**

In den Privatkundentarifen beträgt die Selbstbeteiligung im Schadenfall maximal 1.500,-€. Die Selbstbeteiligung kann durch den Abschluss eines Sicherheitspaketes reduziert werden. Hierfür und für weitere Modalitäten gilt die Preisliste **Sonstige Kosten, Selbstbeteiligung und Sicherheitspaket** und **cityflitzer**.

* cityflitzer-Fahrzeuge sind keiner Station zugeordnet und können auch nicht auf den reservierten teilAuto-Stellplätzen abgestellt werden. Sie müssen innerhalb des Geschäftsgebietes (vgl. Karte Geschäftsgebiet) entsprechend AGB § 14 Abs. c zurückgegeben werden. Die maximale Nutzungsdauer ist auf 48 h beschränkt.

** Kilometerpreis gerundet

*** wird bei Austritt erstattet

Anhang 3: Sicherheitspaket von teilAuto

STAND: FEBRUAR 2016



Sicherheitspaket

teilAuto
Mobility Center GmbH
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

KUNDEN-NR.

VORNAME

NAME

STRASSE

PLZ, ORT

Die Selbstbeteiligung im Schadenfall beträgt tarifabhängig maximal 1.500,- €.

Der Kunde vereinbart ein Sicherheitspaket ab
DATUM

1. Das Sicherheitspaket, das mit Ausnahme der Kündigungsmöglichkeit gemäß nachstehender Ziffer (4) für die Laufzeit von einem Jahr fest abgeschlossen wird, senkt die Selbstbeteiligung im Schadenfall auf 300,- € (zum Schadenfall siehe § 12 der Nutzungsbedingungen).
2. Die Kosten des Sicherheitspaketes betragen pro Jahr und Person 90,- €.
3. Das Sicherheitspaket verlängert sich um ein weiteres Jahr, sofern es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird. Eine anteilige Rückerstattung ist ausgeschlossen.
4. Nach Inanspruchnahme des Sicherheitspaketes ist teilAuto zu dessen außerordentlicher Kündigung berechtigt. Die Kündigung hat schriftlich zu erfolgen. Eine anteilige Rückerstattung ist ausgeschlossen.
5. Dem Kunden kann übergangsweise ein neues Sicherheitspaket zu gesonderten Bedingungen angeboten werden. Die gesonderten Bedingungen sind individuell und schriftlich zu vereinbaren.
6. Der Kunde kann 12 Monate nach der außerordentlichen Kündigung des Sicherheitspaketes (vgl. Pkt. 4) ein neues Sicherheitspaket zu den üblichen Konditionen abschließen.

Ich bestätige den Abschluss der Vertragsergänzung unter Anerkennung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) sowie der Preise gemäß der gültigen Preislisten. Ich habe die AGB und die Preislisten erhalten.

ORT, DATUM

KUNDE

TEILAUTO

Mobility Center GmbH
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

Tel.: 0345 / 44 5000
www.teilAuto.net
kontakt@teilAuto.net

USt-IdNr. DE204992364
HR Amtsgericht Leipzig
HRB 32197

Bankverbindung
IBAN: DE37 8605 5502 1100 6961 79
BIC: WELADED3333

Geschäftsführer
Michael Creutzer
Patrick Schöne



Anhang 4: Pressemitteilung von teilAuto



Pressemitteilung

Leipzig, 20.02.2019

Carsharing-Jahresbilanz: Autoteilen weiter auf Wachstumskurs/ Zahlen für Sachsen

Leipzig, 20.02.2019. Die Zahl der Carsharing-Kunden in Deutschland ist im Verlauf des vergangenen Jahres auf 2,46 Millionen angestiegen. Das vermeldete der Bundesverband Carsharing (bcs) am Mittwoch im Rahmen seiner Jahresbilanz. Auch in Mitteldeutschland wuchs die Anzahl der Gemeinschaftsauto-Nutzer weiter an. Der Anbieter teilAuto, der Carsharing in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen betreibt, verzeichnet mittlerweile über 36.000 Kundinnen und Kunden.

Jedes Jahr ermittelt der Bundesverband die aktuellen Carsharing-Zahlen. Zum Stichtag am 1. Januar dieses Jahres verfügte teilAuto über insgesamt rund 1.000 Fahrzeuge, 560 Stationen sowie 36.400 Nutzer. „Die meisten unserer Kunden wohnen in Sachsen“, erklärt Michael Creutzer, Geschäftsführer von teilAuto. Gut 27.400 registrierte Autoteiler zählt das Unternehmen im Freistaat. Sie sind vor allem in den großen Städten zu finden. Mehr als 15.000 leben in Leipzig, etwa 11.000 in Dresden und 650 in Chemnitz. Aber auch in einigen kleineren Städten gewinnt Carsharing nach und nach seinen Nutzerkreis. So gibt es in Freiberg immerhin 230, in Markkleeberg 170, in Radebeul 160 und in Pirna 100 Gemeinschaftsauto-Fahrer. Ihnen stehen allein in Sachsen 770 Fahrzeuge vom Kleinwagen bis zum Transporter zur Verfügung.

„Wir freuen uns, dass wir auch 2018 weiter zulegen konnten, was Fahrzeuge, Stationen und natürlich auch Nutzerzahlen betrifft“, resümiert Michael Creutzer. Damit folgt teilAuto dem bundesdeutschen Trend. Vor allem im Bereich des stationsbasierten Carsharing legten die Kundenzahlen im vergangenen Jahr um gut 20 Prozent zu. Eine Entwicklung, die dazu beitragen kann, den Straßenraum zu entlasten. Gunnar Nehrke, Geschäftsführer des Bundesverband Carsharing e.V., kommentiert: „Im stationsbasierten Carsharing besitzen heute schon 70 bis 80 Prozent der Kunden kein eigenes Auto mehr. Städte und Gemeinden sollten vor allem diese Variante gezielt durch die flächendeckende Einrichtung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum fördern.“

teilAuto wurde 1992 in Halle an Saale als ökologischer Verein gegründet und ist heute als Carsharing-Anbieter in insgesamt 19 mitteldeutschen Städten vertreten. Für seine Dienstleistung trägt das Unternehmen das Umweltzeichen Blauer Engel. teilAuto setzt dabei auf einen emissionsparenden Fuhrpark sowie die Stärkung eines nachhaltigen Mobilitätsmixes. Als Kooperationspartner arbeitet es mit verschiedenen Nahverkehrsunternehmen, wie dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV), dem Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) und dem Magdeburger Regionalverkehrsverbund (marego) zusammen. Über einen Carsharing-Verbund ermöglicht es teilAuto seinen Kunden, auch bundesweit Carsharing-Fahrzeuge zu nutzen. Weitere Informationen unter www.teilAuto.net.

Zur Pressemitteilung des Bundesverbandes: <https://carsharing.de/>
teilAuto-Pressebilder unter: <https://www.teilauto.net/presse/#tab-pressematerial>

Seite 1 von 2



Kontakt:

Franziska Wilhelm
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel: 0341 215 55 56, Mobil: 0173 5 38 64 13
E-Mail: wilhelm@teilauto.net

Literaturverzeichnis

Bundesverband CarSharing e. V. (Hrsg.), Ackermann T., Allebrod A., Beermann T., Boselli M.-J., Breindl K., Caroli M., Dannheim B., Eckhardt C. F., Fischer M., Jena M., Kiel T., Knie A., Kremer B., Langendorf R., Latsch U., Loose W., Lottsiepen G., Nehrke G., Rabold T., Rau O., Reining C., Schwarz J., Trillig M., Warmke G., Zielstorff H.: *CarSharing in Deutschland - von den Anfängen bis heute*, 2. erweiterte Auflage, Köln, ksv köln stad- und verkehrs-verlag, 2016, ISBN 9 783940 685193

Bundesverband CarSharing e. V. (Hrsg.), o. V.: *Anzahl CarSharing-Fahrzeuge und CarSharing-Kunden*, 2019, verfügbar unter <https://carsharing.de/presse/fotos/zahlen-daten/anzahl-carsharing-fahrzeuge-carsharing-kunden>
[Zugriff am 08.02.2019]

Bundesverband CarSharing e. V. (Hrsg.), o. V.: *CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum Der lange Weg zu einem CarSharinggesetz der Bundesregierung*. o. D., verfügbar unter <https://carsharing.de/carsharing-stellplaetze-im-oeffentlichen-raum>
[Zugriff am 08.02.2019]

Bundesverband CarSharing e. V. (Hrsg.), o. V.: *Wie kann die Politik CarSharing fördern?* o. D., verfügbar unter <https://carsharing.de/themen/politik/kann-politik-carsharing-foerdern>
[Zugriff am 10.02.2019]

Carsharing-news.de (Hrsg.), o. V.: *Carsharing Kosten*, 2018, verfügbar unter <https://www.carsharing-news.de/carsharing-kosten/>
[Zugriff am 06.02.2019]

Carsharing-news.de (Hrsg.), o. V.: *Carsharing Versicherung* 2018, verfügbar unter <https://www.carsharing-news.de/carsharing-versicherung/>
[Zugriff am 06.02.2019]

Deutscher Bundestag (Hrsg.), o. V.: *Gesetzesentwurf der Bundesregierung "Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung von Carsharing (Carsharinggesetz CsgG)".* BT-Drs. 18/11285 vom 22.02.2017, o. O. verfügbar unter <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/112/1811285.pdf>
[Zugriff am 16.02. 2019]

Deutscher Bundestag (Hrsg.), o. V.: *Stellungnahme des Bundesverbandes CarSharing e. V. (bcs) "zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)".* BT-Drs. 18(15)491-A vom 17.03.2017, o. O. verfügbar unter https://www.bundestag.de/resource/blob/498756/f03048db740ef8c95d2b331ee04dce3d/104_sitzung_491a_bv-carsharing-data.pdf
[Zugriff am 19. Februar 2019]

Giese H. (Hrsg.), o. V.: *Das Verkehrslexikon Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht*, o. D., verfügbar unter <https://verkehrslexikon.de/TexteA/Strassen01.php>
[Zugriff am 15.02.2019]

- Hentschel P., König P. und Dauer P.:** *Kommentar zum Straßenverkehrsrecht*, 41. Auflage, München, C. H. Beck Verlag, 2011, ISBN 978 3 406 60991 6
- Imhoff B.:** *Was das Carsharing-Gesetz gebracht hat* . 01.09.2018, verfügbar unter <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/ein-jahr-nach-einfuehrung-was-das-carsharing-gesetz-gebracht-hat/22977220.html>
[Zugriff am 08.02.2019]
- Knitterscheidt K.:** *Carsharing in Deutschland ist so beliebt wie nie*. 26.02.2018, verfügbar unter <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/verband-praesentiert-jahreszahlen-carsharing-in-deutschland-ist-so-beliebt-wie-nie/21004392.html>
[Zugriff am 06.02.2019]
- Loose W. und Glotz-Richter M.:** *Car-Sharing und ÖPNV - Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote Beiträge zur Verkehrspraxis*, Köln, ksv köln er stadt- und verkehrs-verlag, 2012, ISBN 9 783940 685186
- Neuner J. und Grigoleit H. C.:** *Beck'sches Examinatorium Zivilrecht BGB Allgemeiner Teil*, München, C. H. Beck Verlag, 2006, ISBN 3 406 51519 3
- Nippel S. (Hrsg.), o. V.:** *Schadensersatz wegen eines Mangels der Mietsache*. 05.02.2016, verfügbar unter <https://rechtsanwalt-und-mietrecht.de/schadensersatz-mangel-mietsache/>
[Zugriff am 07.02.2019]
- Palandt:** *Bürgerliches Gesetzbuch*, 78. Auflage, München, C. H. Beck Verlag, 2019, ISBN 978 3 406 72500 5
- Randelhoff, M.:** *[Definition] UberPop, WunderCar, Lyft & Co. – Ridesharing oder vielmehr Rideselling?* 24.07.2014, verfügbar unter <https://www.zukunft-mobilitaet.net/74151/analyse/definition-ridesharing-rideselling-unterschiede-taxi-carpooling/>
[Zugriff am 05. 02 2019]
- Richter M.:** *Car-Sharing Nachhaltig mobil - eine rechtliche Einordnung*, Marburg, Tectum Verlag, 2007, ISBN 978-3-8288-8925-5
- Rid W., Parzinger G., Grausam M., Müller U., Herdtle C.:** *Carsharing in Deutschland Potenzial und Herausforderungen, Geschäftsmodelle und Elektromobilität*, Wiesbaden, Springer Vieweg Verlag, 2018, ISBN 978-3-658-15905-4
- Schurig J.:** Sachsens Grüne drücken beim Carsharing aufs Tempo *Leipziger Volkszeitung*. Nr. 51, 01.03.2019, S. 4
- Schweig K.-H., Keuchel S., Kleine-Wiskott R., Hermes R., van Acken C.:** *Car-Sharing in kleinen und mittleren Gemeinden*. Bergisch Gladbach 2004, verfügbar unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/187/file/V113.pdf>
[Zugriff am 05.02.2019]

Sächsischer Landtag (Hrsg.), Gesetzesentwurf der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
Thema: „Gesetz über die Bevorrechtigung von Carsharing im Freistaat Sachsen
(Sächsisches Carsharinggesetz - Sächs-sCsgG)“ LT-Drs 6/13747 vom
18.06.2018, verfügbar unter
http://edas.landtag.sachsen.de/viewer.aspx?dok_nr=13747&dok_art=Drs&leg_per=6&pos_dok=0&dok_id=undefined
[Zugriff am 19.02.2019]

Sächsischer Landtag (Hrsg.), o. V.: *Stenografisches Protokoll (Wortprotokoll als Ergänzung der Niederschrift nach § 41 der Geschäftsordnung des Sächsischen Landtages) der Anhörung durch den Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zum „Gesetz über die Bevorrechtigung von Carsharing im Freistaat Sachsen (Sächsisches Carsharinggesetz – SächsCsgG)“*. LT-Drs. Apr 6/4-38 A vom 22.01.2019, verfügbar unter
http://edas.landtag.sachsen.de/viewer.aspx?dok_nr=40380&dok_art=APr&leg_per=6&pos_dok=&dok_id=253297
[Zugriff am 09.02.2019]

Säcker F. J. und Rixecker R.: *Münchener Kommentar Bürgerlichen Gesetzbuch Schuldrecht Besonderer Teil I*, 6. Auflage, München, C. H. Beck Verlag, 2012, ISBN 978 3 406 61463 7

Säcker F. J., Rixecker R., Oetker H., Limperg B., (Hrsg.): J. B.-M. (2016). *Münchener Kommentar Bürgerlichen Gesetzbuch Schuldrecht Allgemeiner Teil*, 7. Auflage, München, C. H. Beck Verlag, 2016, ISBN 978 3 406 66542 4

teilAuto (Hrsg.), o. V.: *Sicherheitspaket*. o. O. 2016, verfügbar unter
https://www.teilauto.net/ta_cms/wp-content/uploads/2016/02/teilAuto_sicherheitspaket_2016_160225.pdf
[Zugriff am 15.02.2019]

teilAuto (Hrsg.), o. V.: *Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) der Mobility Center GmbH für Stationsbasiertes (teilAuto) und Freefloating (cityflitzer) Carsharing*, 2018, verfügbar unter https://www.teilauto.net/ta_cms/wp-content/uploads/2018/08/teilauto_agb_ab_1_10_2018.pdf
[Zugriff am 11.02.2019]

teilAuto (Hrsg.), o. V.: *Preisliste*, o. O. 2018, verfügbar unter
https://www.teilauto.net/ta_cms/wp-content/uploads/2017/05/teilauto-preisliste-privatkunden-2018-02.pdf
[Zugriff am 11.02.2019]

teilAuto (Hrsg.), o. V.: *Carsharing-Jahresbilanz: Zahlen für Sachsen, 2019*, verfügbar unter <https://www.teilauto.net/presse/beitrag/carsharing-jahresbilanz-2019-zahlen-fuer-sachsen>
[Zugriff am 09.02.2019]

teilAuto (Hrsg.), o. V.: *Kundenvertrag Rahmentarif, Kunden-Nr.:*, zur Verfügung gestellt von Torsten Bähr (Forschung/Entwicklung) per E-Mail am 02.01.2019 baehr@teilAuto.net

teilAuto (Hrsg.), o. V.: *So funktioniert's Die wichtigsten Infos zur Fahrzeugnutzung Zum Einstieg*. o. D., verfügbar unter
<https://www.teilauto.net/carsharing/funktionsweise>
[Zugriff am 06.02.2019]

Wolf E., Eckert H.-Georg und Ball W.: *Handbuch des gewerblichen Miet-, Pacht- und Leasingrechts*. 8. wesentlich erweiterte Auflage, Köln, RWS Verlag Kommunikationsforum GmbH, 2000, ISBN 3-8145-8088-5

Zeitung für kommunale Wirtschaft (Hrsg.), o. V.: *Gesetz soll Carsharing-Stationen genehmigen*, 19.06.2013, verfügbar unter <https://www.zfk.de/mobilitaet/oePNV/artikel/gesetz-soll-carsharing-stationen-genehmigen-2013-06-19/>
[Zugriff am 07.02.2019]

Rechtsprechungsverzeichnis

Bundesgerichtshof, Urteil v. 14.04.2010 (Az. VIII ZR 123/09) Rn. 6

Bundesgerichtshof, Urteil v. 16.01.2008 (Az. VIII ZR 222/06) Rn. 17

Bundesgerichtshof, Urteil v. 26.07.2004 (Az. VIII ZR 281/03) Rn. 15

Bundesgerichtshof, Urteil v. 10.07.2002 (Az. XII ZR 107/99) Rn. 22-24

Oberlandesgericht Naumburg, Urteil v. 27.04.1999 (Az. 13U 47/98) Rn. 20

Oberlandesgericht Karlsruhe, Urteil v. 26.09.1996 (Az. 11 U13/96) o. Rn. Leitsatz

Rechtsquellenverzeichnis

Bayerisches Straßen- und Wegegesetz in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Gesetz vom 31. Juli 2018 (GVBl. S. 672) geändert worden ist

Bundesfernstraßengesetz i. d. F. der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist

Bürgerliches Gesetzbuch i. d. F. der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Januar 2019 (BGBl. I S. 54) geändert worden ist

Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230). Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1)

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), das zuletzt durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130) geändert worden ist

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Juli 2017 (BGBl. I S. 2347) geändert worden ist

Kraftfahrzeugsteuergesetz i. d. F. der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. Juni 2017 (BGBl. I S. 1491) geändert worden ist

Pflichtversicherungsgesetz vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), das zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Februar 2017 (BGBl. I S. 147) geändert worden ist

Straßengesetz für Baden-Württemberg i. d. F. der Bekanntmachung vom 11. Mai 1992, letzte berücksichtigte Änderung: Inhaltsübersicht und §§ 3, 22, 32, 37, 38 und 51 geändert, § 16a neu eingefügt und § 53c neu gefasst durch Gesetz vom 5. Februar 2019 (GBl. S. 25)

Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen i. d. F. der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NW. S. 1028, 1996 S. 81, 141, 216, 355, 2007 S. 327), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 15. November 2016 (GV. NRW. S. 934)

Straßenverkehrsgesetz i. d. F. der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2251) geändert worden ist

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3723) geändert worden ist

Sächsische Bauordnung i. d. F. der Bekanntmachung vom 11. Mai 2016 (SächsGVBl. S. 186), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Dezember 2018 (SächsGVBl. S. 706) geändert worden ist

Sächsisches Straßengesetz vom 21. Januar 1993 (SächsGVBl. S. 93), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Februar 2016 (SächsGVBl. S. 78) geändert worden ist

Sächsisches Straßenverkehrszuständigkeitsgesetz vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130, 136)

Umsatzsteuergesetz i. d. F. der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 386), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 11. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2338) geändert worden ist

Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr vom 15. Oktober 1997 (SächsGVBl. S. 587), die durch Artikel 5 der Verordnung vom 2. März 2012 (SächsGVBl. S. 163) geändert worden ist

Versicherungsvertragsgesetz vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 17. August 2017 (BGBl. I S. 3214) geändert worden ist

Verwaltungsverfahrensgesetz i. d. F. der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2639) geändert worden ist

Eidesstattliche Versicherung

Ich versichere hiermit an Eides Statt, dass ich die vorgelegte Bachelorarbeit selbstständig verfasst, nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie alle Stellen der Arbeit, die wörtlich oder sinngemäß aus anderen Quellen übernommen wurden, als solche kenntlich gemacht habe und die Bachelorarbeit in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegt wurde.

Die gedruckte und digitalisierte Version der Bachelorarbeit sind identisch.

Meißen, 25.03.2019

Unterschrift
Martin Schneider