



Mobilität

Der Rechtsrahmen von Carsharing in Städten

Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch, autonom, geteilt und vernetzt. Innovative Mobilitätsangebote werden sichtbar in den Städten. Reichen die aktuellen Gesetzesbestimmungen für die Umsetzung?

Daphne Frankl-Templ, Rechtsanwaltskanzlei Templ

Der Einsatz von Carsharing in Kombination mit Elektrofahrzeugen funktioniert bereits sehr gut in den Städten. Aber auch im ländlichen Raum kann (E-) Carsharing/Ride-Hailing angesichts schlechter öffentlicher Verkehrsverbindungen und wenig ausgelasteter unrentabler Zweitfahrzeuge dazu beitragen, Mobilität flexibler und günstiger zu gestalten. Doch mit dem Aufkommen neuer Geschäftsmodelle stellen sich auch neue Rechtsfragen.

Abgrenzung Gewerblichkeit bei kommunalen Fahrdiensten

Immer mehr Gemeinden verwenden Carsharing in Form von Sammeltaxis, Shuttle-Services etc um Lücken des öffentlichen Verkehrs abzudecken: meist als gemeinnütziger Verein organisiert mit ehrenamtlichen Vereinsmitgliedern als FahrerInnen. Zielgruppe sind ältere Personen, Menschen mit Behinderung, Jugendliche, aber auch umweltbewusste Bürger.

rInnen. Oft werden die Anschaffungs- und Fixkosten vom Land und der Gemeinde subventioniert und die laufenden Betriebskosten durch niedrige Fahrtarife abgedeckt.

Gewerbliche TaxibetreiberInnen kritisieren, dass hier eine gewerbliche Tätigkeit i. S. d. § 1 Abs 2. GewO vorliege, da den Vereinsmitgliedern durch die vergünstigten Tarife ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird und die Tätigkeit selbstständig und regelmäßig erfolgt. Hinzu kommt eine lex specialis für Vereine (§ 1 Abs. 6 GewO), bei denen die Gewinnerzielungsabsicht vorausgesetzt wird, wenn die Vereinstätigkeit das Erscheinungsbild eines einschlägigen Gewerbebetriebs aufweist und diese Tätigkeit – sei es mittelbar oder unmittelbar – auf Erlangung vermögensrechtlicher Vorteile für die Vereinsmitglieder gerichtet ist. Würde man dieser Rechtsmeinung folgen, hieße das für die Vereine, dass sie als gewerbliche Carsharing-/Fahrdienst-BetreiberInnen den Bestimmungen des Gelegenheitsverkehrsgesetzes bzw. der landesgesetzlichen Betriebsordnungen für das Taxi- und Mietwagengewerbe unterliegen würden. Dazu gehören das Ansuchen um eine Konzession, besondere Qualifikationen der FahrerInnen, Einhaltung fixer Arbeitszeiten, Ruhepausen, Beförderungspflicht, festgelegte Entgelttarife und verpflichtende Fahrpreisanzeige, Einteilung in eine andere Versicherungsklasse (22) und dadurch wesentlich höhere Versicherungsprämie etc. Ein kommunales Mobilitätsprojekt, das als Verein betrieben wird, dem die Gewerblichkeit auf diese Art unterstellt wird, würde gewiss oftmals aus Kostengründen eingestellt werden.

Ein Blick zum deutschen Nachbarn lohnt sich. Das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) stellt klar, dass Beförderungen mit Pkw diesem Gesetz nicht unterliegen, wenn diese unentgeltlich sind oder „das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt“ (§ 1 Abs. 2 Z 1 PBefG). Auch in Österreich gilt, dass auf Gemeinnützigkeit ausgerichtete Tätigkeiten grundsätzlich nicht der GewO unterliegen¹. Ist die Gebarung eines Vereins darauf gerichtet, Einnahmen durch Leistungen der Mitglieder oder durch Spenden lediglich in Höhe der aus der Verwirklichung des ideellen Vereinszwecks erwachsenen Auslagen zu erzielen, liegt keine Gewinnerzielungsabsicht vor². In einer aktuellen Entscheidung des VwGH (Ra 2017/03/0096), in der ein gemeinnütziger Verein, der Carsharing betreibt, Beschwerde



gegen die erteilte Strafe eingelegt hat [Anm. der Autorin: Die Beschwerde wurde aus rein formalen Gründen zurückgewiesen], hielt dieser fest, dass nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann, dass keine Ertragerzielungsabsicht vorliegt. Wenn aber die Ertragerzielungsabsicht wegfällt, kann keine gewerbliche Tätigkeit vorliegen. Dieser Punkt lässt Raum für Interpretation.

Keine Rechtsgrundlage für das Freihalten von Carsharing-Parkplätzen

Ähnlich wie vor der Einführung eines eigenen Verkehrszeichens für das Freihalten von Parkplätzen für Elektrofahrzeuge (§ 54 Abs. 5 lit. m StVO) ist umstritten, ob aus der StVO eine Ermächtigungsgrundlage für das Aufstellen von Halte- und Parkverboten ausgenommen für Carsharing-Fahrzeuge ableitbar ist. Dies stellt Gemeinden und Straßenbehörden vor rechtliche Herausforderungen und führt dazu, dass Carsharing-Parkplätze weniger attraktiv und sichtbar in den halböffentlichen Raum (z. B. Garagen) verlagert werden, um einer unklaren Rechtslage zu entgehen. Manchmal werden Parkplätze auch gänzlich dem öffentlichen Verkehr entzogen und per privatrechtlichem Gestattungsvertrag von der Gemeinde an BetreiberInnen vermietet. Dann können widerrechtlich geparkte Fahrzeuge nicht auf Grundlage der StVO von der Straßenpolizei abgeschleppt werden. Die BetreiberInnen können „nur“ eine Besitzstörungsklage androhen und auf eigenes Risiko einbringen³.

In Deutschland ist im September 2017 das Gesetz zur Bevorrechtung des Carsharings (CsG, BGBl I S. 2230 vom 12.



7. 2017) in Kraft getreten. Damit wurde eine bundesweite Ermächtigungsgrundlage für Städte und Gemeinden geschaffen, Parkplätze für stationsbasiertes und -unabhängiges Carsharing sowie eine Parkgebührenbefreiung im öffentlichen Verkehrsraum vorzusehen. Das neue Gesetz schafft die Grundlage für eine Kennzeichnung der Fahrzeuge und der Verkehrszeichen für die Parkplätze. Es werden Eignungskriterien für die Gemeinden vorgeschlagen (z. B. Bevorzugung von Elektrofahrzeugen), die auf dieser Grundlage ein Auswahlverfahren bei der Vergabe von öffentlichen Parkplätzen an stationsbasierte Carsharing-BetreiberInnen durchführen können.

Rechtliche Einordnung von E-Rollern

In Wien gibt es bereits vier BetreiberInnen, die elektrifizierte Roller (Scooter) verleihen. Was anfänglich als positiv besetzter, umweltfreundlicher Lückenschluss in der urbanen Mobilität gesehen wurde, wächst sich immer mehr zur Herausforderung für den mangelnden Raum und die Sicherheit in den Städten aus. Die E-Scooter, die eine Geschwindigkeit von 25 km/h und mehr erreichen, werden auf den Gehsteigen gefahren und auch dort oft verkehrsbehindernd abgestellt. Rechtlich sind Roller als Fahrräder i. S. d. § 2 Z 22 lit. c StVO einzuordnen. Sobald diese fahrradähnlichen Fortbewegungsmittel über einen technischen Antrieb verfügen, muss geprüft werden, ob sie die technischen Voraussetzun-

gen für ein Kraftfahrzeug iSd KFG erfüllen. Wenn der E-Roller eine höchstzulässige Leistung von 600 Watt und eine Bauartgeschwindigkeit von 25 km/h überschreitet, so gilt er als Kraftfahrzeug der Klasse L1e und die/der FahrerIn benötigt einen Führerschein. Es gilt die Helm- und Versicherungspflicht und es darf lediglich auf der Straße gefahren werden. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass, wenn der E-Roller diese Zielgrößen nicht überschreitet, die Fahrradverordnung bzw. die §§ 65 ff StVO zur Anwendung gelangen. Erfüllt er die darin festgelegten Zulassungskriterien (v.a. Ausrüstung), so darf auf öffentlichen Straßen inklusive Fahrradwegen gefahren werden. Ob motorisiert oder nicht: Der E-Roller darf keinesfalls auf dem Gehsteig gefahren oder verkehrsbehindernd abgestellt werden.

In Österreich sieht das neue Regierungsprogramm 2017–2022 die „Forcierung von Carsharing“ und die Schaffung „optimaler rechtlicher Rahmenbedingungen“ vor. Dies gibt Anlass zur Hoffnung, dass Gemeinden, BetreiberInnen und NutzerInnen neuer Mobilitätsdienste neben der Vergabe von öffentlichen Subventionen auch die dringend benötigte Rechtssicherheit erlangen. ■

1. Grabler/Stolzlechner/Wendl, GewO3 § 1 Rz 16 ff

2. Grabler/Stolzlechner/Wendl, GewO3 § 1 Rz 18

3. Siehe im Detail: Frankl-Templ, Elektromobilität und Recht, Manz 2018, S. 14 ff