

Mitteilung des Senats vom 12. März 2019**Entwurf eines Bremischen Landes-Carsharinggesetzes (BremLCsgG)**

Der Senat überreicht der Bürgerschaft (Landtag) den Entwurf eines Landes-Carsharinggesetzes (BremLCsgG) mit der Bitte um Beschlussfassung in 1. und 2. Lesung noch in der März-Sitzung.

Die mit der Vergabe öffentlicher Stellflächen zusammenhängenden rechtlichen Anforderungen sind im derzeitigen Rechtsregime des Bremischen Landesstraßengesetzes nicht hinreichend abgebildet und erschweren die Einrichtung von neuen Carsharingstationen erheblich. Mit dem Bremischen Landes-Carsharinggesetz soll deshalb eine eigenständige Rechtsgrundlage geschaffen werden, um Stellflächen im kommunalen Straßennetz für das stationsbasierte Carsharing ausweisen und diese in einem diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren geeigneten Carsharinganbietern rechtssicher zur Verfügung stellen zu können.

Das zum 1. September 2017 in Kraft getretene Carsharinggesetz des Bundes dient als Vorlage für dieses Gesetz, wobei das Bremische Landes-Carsharinggesetz noch stärker darauf ausgerichtet ist, durch Carsharing den Parkraumbedarf in den Gemeinden zu verringern. Zudem fördert das Gesetz eine nachhaltige umwelt- und klimafreundliche Mobilität, für die Carsharing von zunehmender Bedeutung ist. Neueste Untersuchungen belegen, dass jedes in Bremen eingesetzte Carsharingfahrzeug dafür sorgt, dass 16 Fahrzeuge in Privatbesitz abgeschafft beziehungsweise nicht erst angeschafft werden. Dadurch trägt Carsharing erheblich zu einer Reduktion des ruhenden Verkehrs bei und entlastet die Wohnquartiere.

Zudem kann Carsharing zu einer Marktdurchdringung mit neuen ressourcen- und umweltschonenden Antriebstechnologien insbesondere in Bezug auf den Schadstoff- und CO₂-Ausstoß beitragen.

Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat in ihrer Sitzung am 21. Februar 2019 dem Gesetzesentwurf zugestimmt.

Mit dem Gesetz sind keine finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte verbunden.

Ebenfalls zeitigt das Gesetz keine negativen personalwirtschaftlichen oder geschlechterspezifischen Auswirkungen.

Bremisches Landes-Carsharinggesetz (BremLCsgG)

Der Senat verkündet das nachstehende von der Bürgerschaft (Landtag) beschlossene Gesetz

§ 1

Anwendungsbereich

Dieses Gesetz regelt die Sondernutzung öffentlicher Straßen in der Straßenbaulast der Gemeinden zum Zwecke des Carsharing mit dem Ziel der Verringerung des Parkraumbedarfs sowie zur Verringerung der klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs. Zudem werden die Zuständigkeiten nach dem Carsharinggesetz geregelt.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Soweit dieses Gesetz die Begriffe Carsharingfahrzeug, Carsharinganbieter, stationsunabhängiges Carsharing oder stationsbasiertes Carsharing verwendet, gelten die Definitionen des § 2 des Carsharinggesetzes entsprechend.

§ 3

Sondernutzung öffentlichen Straßenraums

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung an Straßen kann die zuständige Behörde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge dazu geeignete Flächen bestimmen. Diese sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Straße, die Gewährleistung der Barrierefreiheit und die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Stadtentwicklung und Raumordnung nicht beeinträchtigt werden. Ebenso müssen die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sein.

(2) Die Stellflächen sind im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Stellflächen getrennt durchgeführt werden.

(3) In dem Auswahlverfahren nach Maßgabe der Absätze 5 bis 7 wird die Sondernutzung der nach Absatz 1 ausgewählten Stellflächen einem geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieter erlaubt. Geeignet ist ein Carsharinganbieter, der die nach Absatz 4 festgelegten Anforderungen an die von ihm im Rahmen der Sondernutzung zu erbringende Leistung (Eignungskriterien) erfüllt. Unzuverlässig ist ein Carsharinganbieter, der bei der Erbringung von Carsharingdienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder gegen datenschutzrechtliche Vorschriften verstoßen hat sowie in den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. Bei der Auswahl des Carsharingsanbieters sind auch die Eignetheit seiner Carsharingfahrzeuge für Menschen mit Behinderungen und die Familienfreundlichkeit seines Angebotes zu berücksichtigen. Darüber hinaus kann die Beachtung ökologischer Standards bei der Herstellung der Carsharingfahrzeuge in das Auswahlverfahren einbezogen werden.

(4) Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Eignungskriterien festzulegen und diese an den aktuellen Stand der Technik anzupassen. Die Eignungskriterien sind mit dem Ziel festzulegen, dass sie geeignet sind, durch die von dem jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung

1. zu einer Verringerung des Parkraumbedarfs im öffentlichen und nichtöffentlichen Raum,

2. zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr sowie den übrigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und
3. zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes oder anderer emissionsarmer Fahrzeuge am besten beizutragen. Bis zum erstmaligen Inkrafttreten einer Rechtsverordnung nach Satz 1 bestimmen sich die Eignungskriterien nach der Anlage.

(5) Die Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren muss allen interessierten Unternehmen kostenfrei und ohne Registrierung zugänglich sein. Sie ist auf der Internetseite www.vergabe.bremen.de und durch ortsübliche Bekanntmachung zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über den vorgesehenen Ablauf des Auswahlverfahrens, Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Auswahlkriterien. Sie muss zudem die vorgesehene Dauer und die voraussichtlichen Kosten der Sondernutzung enthalten. Fristen sind angemessen zu setzen. Das Auswahlverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.

(6) Die Frist für die Entscheidung über die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Absatz 2 beträgt sechs Monate. Die Frist beginnt mit Ablauf der Einreichungsfrist. Sie kann verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig allen teilnehmenden Anbietern mitzuteilen.

(7) Die zuständige Behörde hat jeden nicht berücksichtigten Bewerber unverzüglich in dem jeweils ablehnenden Bescheid über die Gründe für seine Nichtberücksichtigung sowie über den Namen des ausgewählten Bewerbers zu unterrichten.

(8) Der ausgewählte Carsharinganbieter hat auf der Stellfläche dauerhaft ein Carsharingfahrzeug zur Nutzung anzubieten (Betriebspflicht). Kommt er dieser Betriebspflicht nicht nach, können die ihm in der Gemeinde erteilten Sondernutzungserlaubnisse widerrufen werden. Die Sondernutzungserlaubnisse können auch widerrufen werden, wenn die Eignungskriterien vom Carsharinganbieter nicht mehr erfüllt werden; das Vorliegen der Eignungskriterien ist der Behörde auf Anforderung nachzuweisen.

(9) Eine nach den vorstehenden Absätzen erteilte Sondernutzungserlaubnis kann auch die Befugnis verleihen, dass der Sondernutzungsberechtigte geeignete bauliche Vorrichtungen für das Sperren der Fläche für Nichtbevorrechtigte anbringen kann. Der Sondernutzungsberechtigte hat sich bei dem Anbringen geeigneter Fachunternehmen zu bedienen.

(10) § 18 Absatz 1, Absatz 4 Satz 2 bis 4 und 6, Absatz 6, 7, 8 und 10 des Bremischen Landesstraßengesetzes gilt entsprechend.

§ 4

Zuständigkeiten

(1) Zuständige Behörde nach diesem Gesetz ist

1. der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen einschließlich des stadtbremischen Überseehafengebietes Bremerhaven,
2. der Magistrat der Stadt Bremerhaven für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremerhaven.

Diese können die Zuständigkeit ganz oder zum Teil auf nachgeordnete Behörden übertragen.

(2) Zuständige Behörde nach § 5 Absatz 1 Satz 1 und 2, Absatz 2 Satz 1 und Absatz 7 Satz 1 und 2 des Carsharinggesetzes ist

1. der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen einschließlich des stadtbremischen Überseehafengebietes Bremerhaven,
2. der Magistrat der Stadt Bremerhaven für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremerhaven.

Diese können die Zuständigkeit ganz oder zum Teil auf nachgeordnete Behörden übertragen.

§ 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Anlage

(zu § 3 Absatz 4 Satz 3)

Eignungskriterien

Teil 1 Allgemeine Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte

Geeignet ist nur der Carsharinganbieter, der in bedeutendem Umfang besonders emissionsarme Fahrzeuge einsetzt und dessen Leistungen die folgenden Anforderungen an die Eignungskriterien nach § 3 Absatz 4 Satz 2 des Bremischen Landes-Carsharinggesetzes erfüllen.

1. Carsharinganbieter haben ihr Leistungsangebot dahingehend auszurichten, dass es geeignet ist, zu einer Verringerung des Parkraumbedarfs in der Gemeinde beizutragen. Dies ist anhand von regelmäßigen Kundenbefragungen durch eine Mindestersatz- beziehungsweise -verzichtsquote von eins zu 6, das heißt ein Carsharingfahrzeug muss mindestens sechs Privatautos ersetzen, nachzuweisen. Für die in der Gemeinde neu an den Markt tretenden Carsharinganbieter ist dieser Nachweis nach spätestens drei Jahren zu führen. Art und Umfang der Kundenbefragungen werden von der zuständigen Behörde bestimmt.
2. Carsharinganbieter gewähren im Rahmen der vorhandenen Kapazität jeder volljährigen Person mit einer für das entsprechende Kraftfahrzeug gültigen und vorgelegten Fahrerlaubnis diskriminierungsfrei eine Teilnahmeberechtigung. Einschränkungen hinsichtlich der Dauer des Besitzes der Fahrerlaubnis, des Mindestalters sowie einer Bonitätsprüfung sind möglich.
3. Carsharinganbieter bieten ihren Kunden folgenden Mindestleistungsumfang:
 - 3.1 Die Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe ist an 24 Stunden täglich möglich.
 - 3.2 Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 20 Prozent des Tagespreises nicht überschreiten.
 - 3.3 Die Berücksichtigung von Freikilometern ist mit Ausnahme der Wege für die Tank- und Batteriebeladung sowie der Fahrzeugpflege nicht zulässig. Die Betriebsmittelkosten je Kilometer müssen über den marktüblichen Energiekosten von Kraftstoff und Strom liegen.
 - 3.4 Die Wartung der Fahrzeuge wird regelmäßig, entsprechend den Herstellerempfehlungen durchgeführt.

- 3.5 Den Kunden sollen Informationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung gestellt werden, indem Carsharinganbieter mittels ihrer Internetseite oder auf anderen geeigneten Informationsmaterialien auf die Möglichkeit von Schulungen zur umweltschonenden Fahrweise (etwa von Fahrschulen oder anderen Anbietern) hinweisen.
- 3.6 Inhabern von Dauer- oder Vergünstigungskarten des Öffentlichen Personenverkehrs, zum Beispiel für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des Öffentlichen Personennahverkehrs, sollen Vergünstigungen gewährt werden, sofern die Anbieter dieser Karten kein eigenes Carsharingangebot betreiben.
4. Carsharinganbieter mit Fahrzeugflotten bis zu fünf Fahrzeugen weisen mindestens zehn registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug auf und solche mit einem Angebot von mehr als fünf Fahrzeugen mindestens 15 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug. Als Fahrzeugflotte gilt die Gesamtheit der Fahrzeuge des jeweiligen Anbieters in der jeweiligen Gemeinde. Davon ausgenommen sind solche Anbieter, die mit einem entsprechenden Angebot erstmalig in der jeweiligen Gemeinde tätig werden wollen; der Nachweis ist innerhalb von drei Jahren nach Betriebsaufnahme zu erbringen.
5. Der Carsharinganbieter informiert im Falle der Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge in geeigneter Weise, insbesondere über Verbraucherinformationen, seinen Internetauftritt oder seine Allgemeinen Geschäftsbedingungen, über die Standorte der für das Carsharingfahrzeug geeigneten Ladestationen.
6. Soweit der Schutz geistigen Eigentums sowie von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen nicht entgegenstehen, sollen zum Zwecke der Förderung der Multimodalität Daten bezüglich des Status von Carsharingfahrzeugen, wie Art und Größe der Fahrzeuge sowie deren Nutzungsverfügbarkeit, freigegeben werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht freigegeben werden.

Teil 2 Abweichungsmöglichkeiten

Die Behörden können in ihren Auswahlverfahren von einzelnen Auswahlkriterien abweichen, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist und ein Interessenbekundungsverfahren ergeben hat, dass andernfalls kein Carsharinganbieter einen Antrag stellt. Dies ist näher zu begründen.

Teil 3 Nachweise

Die Einhaltung der Anforderungen gemäß den Nummern 3.5, 3.6 und 5. kann der Carsharinganbieter durch die Vorlage seiner Vertragsbedingungen und Tarife, einschließlich Vergünstigungen für Besitzer von Ermäßigungskarten oder Dauerkartenbesitzer des Öffentlichen Personenverkehrs, sowie seiner Kundeninformationen nachweisen.

Teil 4 Auskunftspflichten

Der begünstigte Carsharinganbieter ist verpflichtet, den Behörden regelmäßig Auskunft über

1. die Anzahl der Kunden in der Gemeinde,
2. die Anzahl der in der Gemeinde angebotenen Carsharingfahrzeuge mit deren wesentlichen Fahrzeugeigenschaften sowie
3. die sich aus Kundenbefragungen ergebende Ersatz- und Verzichtquote, als Verhältnis der vor Carsharing-Nutzung und mit Carsharing-Nutzung vorhandenen Personenkraftwagen der Kunden oder der ohne Carsharing

ansonsten angeschaffte Personenkraftwagen zu geben. Die Auskunftsmodalitäten bestimmen die Behörden bei der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis.

Begründung:

A. Allgemeiner Teil

Zielsetzung und wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Die Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität ist ein wesentliches Ziel bremischer Politik. Die steigende verkehrs- und umweltpolitische sowie stadtplanerische Bedeutung des Carsharing ist unumstritten. Es handelt sich um eine Dienstleistung, die sich in den vergangenen Jahren zu einem wichtigen Baustein eines nachhaltigen Mobilitätsangebots entwickelt hat. Sozialpolitisch hat das Carsharing ebenfalls einen großen Nutzen, da es auch den Menschen eine Pkw-Nutzung ermöglicht, die sich kein eigenes Fahrzeug anschaffen können.

Carsharing hat sich seit 1990 in Bremen fortlaufend entwickelt – von einer Initiative zu einer professionellen Dienstleistung mit hoher gesellschaftlicher Akzeptanz. Seit 1998 bestehen in Bremen auch Gemeinschaftsangebote zwischen dem ÖPNV und Carsharing. Seit 2003 ist mit den mobil.punkten und mobil.punktchen in Bremen die Stationsdichte in den Innenstadtquartieren deutlich erhöht worden. Diese Angebotsverbesserung hat sich in einer wachsenden Nachfrage und einer Entlastungswirkung für den Straßenraum niedergeschlagen. Kundenuntersuchungen belegen, dass ein erheblicher Teil der Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer ein privates Auto abgeschrieben haben. Es gibt mittlerweile mehrere Anbieter in Bremen. Die Angebotsbreite umfasst neben klassischen Pkw auch Minibusse und Transporter ebenso wie Elektrofahrzeuge.

Da mehrere Nutzerinnen und Nutzer sich ein Carsharingfahrzeug teilen, kann es gerade in Quartieren mit hohem Parkdruck im öffentlichen Straßenraum langfristig zu einer Reduzierung des Flächenbedarfs für das Parken und damit zu einer qualitativen Verbesserung im Wohnumfeld kommen. Der Entlastungseffekt des öffentlichen und nicht öffentlichen Raumes durch eine verminderte Anzahl von Fahrzeugen soll weiter ausgebaut werden. Dies kann bestenfalls auch dazu führen, Parkraum insgesamt reduzieren zu können, um die frei werdenden Flächen einer anderen städtebaulichen oder verkehrlichen Nutzung zuzuführen, vornehmlich für den Fuß- und Fahrradverkehr.

Untersuchungen aus Bremen belegen auch, dass Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer Ihre Versorgungseinkäufe stärker im Nahbereich erledigen und somit die Stadtteilökonomie stärken. Es besteht hieran auch ein stadtentwicklungspolitisches Interesse.

2008/2009 gab es rund 5 000 Carsharing- Nutzerinnen und -Nutzer in Bremen. Der Carsharing-Aktionsplan von 2009 setzte das Ziel, bis 2020 mindestens 20 000 Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer in Bremen zu erreichen und hierdurch den Straßenraum um mindestens 6 000 Pkw zu entlasten. Die Förderung des Carsharing ist im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 im Handlungskonzept (Maßnahmenfeld H „Inter- und Multimodalität“/H6) entsprechend übernommen. Bis zum 31. Dezember 2018 ist die Zahl der Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer in Bremen auf rund 17 000 angestiegen. Ihnen stehen bereits über 350 Fahrzeuge an mehr als 110 Stationen zur Verfügung. In Bremerhaven liegt die Zahl der Fahrberechtigten bei etwa 204, es gibt drei Stationen mit sieben Fahrzeugen (Stand 31. Dezember 2018).

Durch Carsharing soll die Lücke zwischen den bisherigen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Taxi, Rad- und Fußverkehr) geschlossen werden, die immer wieder dazu führt, dass ein privater Pkw angeschafft wird und damit die prinzipielle Orientierung am Umweltverbund verloren geht. Die Einbeziehung von Carsharing in den Umweltverbund unterstützt die verkehrspolitische Strategie zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs.

Zudem kann Carsharing zu einer Marktdurchdringung mit neuen, ressourcen- und umweltschonenden Antriebstechnologien insbesondere in Bezug auf den Schadstoff- und CO₂-Ausstoß beitragen. Hohe Flexibilität zum Beispiel bei Nutzungsdauer und Fahrzeugauswahl sind zentrale Kriterien, damit Nutzerinnen und Nutzer dauerhaft auf ihr privates Kraftfahrzeug verzichten. Gleiches gilt für gewerbliche Kundinnen und Kunden (speziell für Kurzzeitnutzungen) und auch für den öffentlichen Sektor.

Mit dem Carsharinggesetz, das zum 1. September 2017 in Kraft getreten ist, hat der Bund erstmals eine klare Rechtsgrundlage dafür geschaffen, dass Carsharinganbietern Stellflächen im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt werden können. Da sich dieses Bundesgesetz allerdings nur auf die Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen erstreckt, erweitert das Bremische Landes- Carsharinggesetz das stationsbasierte Carsharing auf das nachgeordnete Straßennetz der Gemeinden im Land Bremen. Carsharinganbietern mit stationsbasierten Angeboten können dann öffentliche Stellflächen im kommunalen Netz als Abhol- und Rückgabeflächen für Carsharingfahrzeuge zur Sondernutzung zur Verfügung gestellt werden.

Die von der Gemeinde ausgewählten Stellflächen werden in einem diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahren einem geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieter für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung gestellt. Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens möglich.

B. Besonderer Teil

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

§ 1 legt den Anwendungsbereich des Gesetzes fest, insoweit wird auf die Ausführungen im allgemeinen Teil der Begründung Bezug genommen.

Das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz) erfordert zudem eine landesgesetzliche Bestimmung der zuständigen Behörde. Diese Zuständigkeitsregelung findet sich in § 4 Absatz 2.

Zu § 2

§ 2 definiert die Begriffe Carsharingfahrzeug, Carsharinganbieter, stationsunabhängiges Carsharing und stationsbasiertes Carsharing mittels Verweis auf § 2 Carsharinggesetz.

Zu § 3

Nach § 3 wird beim stationsbasierten Carsharing die Nutzung des öffentlichen Straßenraums einem bestimmten Unternehmen und dessen Kundinnen und Kunden unter Ausschluss aller anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Wege der straßenrechtlichen Sondernutzung zur Verfügung gestellt. Damit wird für diesen Bereich der Gemeingebrauch an der Straße beschränkt. Die Regelung stellt damit eine Modifikation der straßenrechtlichen Gebrauchsbestimmung dar, indem einem bestimmten Unternehmen ein Sondernutzungsrecht an einem Teil der Straße eingeräumt wird. Durch die definierten Voraussetzungen für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis grenzt sich das stationsbasierte Carsharing klar von der tradierten Form der Sondernutzung ab und stellt somit eine Sondernutzung eigener Art dar. Eine Einziehung (Entwidmung) des Verkehrsraums kommt als Alternative nicht in Betracht, weil in diesem Fall auf dem Privatgelände keine amtliche Beschilderung angeordnet werden dürfte, die sich auf den Verkehr auswirkt. Denn es würde sich dann nicht mehr um eine öffentliche Verkehrsfläche – auch nicht um eine tatsächlich öffentliche – handeln, weil sie nur dem einen Carsharinganbieter offen stünde.

Diese Privilegierungen setzen die Herstellung des Benehmens zwischen der zuständigen Landesbehörde und dem für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständigen Aufgabenträger sowie ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren voraus, an dem sich die Carsharinganbieter beteiligen können, soweit sie stationsbasierte Angebote bereithalten oder dies beabsichtigen.

Die Herstellung des Benehmens zwischen der zuständigen Landesbehörde und dem Aufgabenträger im Sinne des § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes soll es ermöglichen, das Carsharing verkehrsplanerisch in den sogenannten Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr (einschließlich Taxiverkehr), Rad- und Fußverkehr zu integrieren. Bei der Auswahl des Ortes müssen die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des gemeingebrauchlichen Verkehrs gewahrt sein. Eine begrenzte Einschränkung des ruhenden Verkehrs durch die Einräumung von Sondernutzungserlaubnissen für stationsbasierte Carsharinganbieter auf Parkflächen innerhalb der Gemeinde ist jedoch hinzunehmen und im Sinne des Gesetzes.

Aktuelle Studien kommen daneben zu dem Ergebnis, dass Carsharing grundsätzlich zur Flächenentlastung, zur Emissionsminderung und zur multimodalen Verkehrsmittelwahl beiträgt. Bei der Auswahl geeigneter Standorte und der Integration des Carsharing in den Umweltverbund ist das Taxigewerbe, etwa in Form von klassischen Taxiständen insbesondere in der Nähe von Haltestellen des ÖPNV, Bus- oder Bahnhöfen, angemessen zu berücksichtigen. Eine Förderung des Carsharing an solchen Standorten darf nicht zu Lasten des Taxigewerbes gehen.

Das als Voraussetzung für die Anordnung einer Privilegierung außerdem vorgeschriebene diskriminierungsfreie und transparente Auswahlverfahren dient dazu, den oder die am besten geeigneten Anbieter zu finden. Die Gesamtheit der Stellflächen gemäß § 3 Absatz 1 muss dabei nicht allein einem Anbieter zur Verfügung gestellt werden. Die Sondernutzungserlaubnis für einzelne Stellflächen (Stellplatz) kann indes nur jeweils einem Anbieter gewährt werden. Dabei können sich sowohl Anbieter mit einem stationsbasierten Modell als auch stationsunabhängige Anbieter bewerben, die bereit sind, im entsprechenden Umfang auch stationsbasierte Leistungen bereitzuhalten.

Das Verfahren muss so gestaltet sein, dass in regelmäßigen zeitlichen Abständen auch neue Anbieter eine Chance auf eine Privilegierung ihrer Fahrzeuge haben. Die Dauer der erteilten Sondernutzungserlaubnis darf daher acht Jahre nicht überschreiten. Sofern eine Stellfläche nach Ablauf von acht Jahren weiterhin für stationsbasiertes Carsharing zur Verfügung gestellt werden soll, ist entweder eine Verlängerung oder Neuerteilung der Erlaubnis zur Sondernutzung notwendig. Als Grundlage hierfür ist wiederum ein Verfahren gemäß § 3 Absatz 2 durchzuführen.

Ausdrücklich kann ein Interessenbekundungsverfahren Teil des Auswahlverfahrens sein, um zuvor den bestehenden Markt zu ermitteln. Sofern daraufhin nur ein Anbieter zur Auswahl steht beziehungsweise eine bestimmte Anzahl von Anbietern, die sämtlich eine Sondernutzungserlaubnis erhalten sollen, kann damit der Auswahlprozess für die zuständigen Behörden vereinfacht werden.

Die Auswahlkriterien wie die Vernetzung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr sowie den übrigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und die emissionsarmen Antriebsformen wie zum Beispiel die Elektromobilität tragen der umweltpolitischen Ausrichtung des Gesetzes Rechnung. Neben diesen Auswahlkriterien sind weitere Kriterien wie ein familienfreundliches Angebot (zum Beispiel vier oder mehr Sitzplätze, Kindersitze im Fahrzeug et cetera) und die Geeignetheit der Carsharingfahrzeuge für Menschen mit Behinderungen (insbesondere Automatikfahrzeuge) bei der Auswahl der Anbieter zu berücksichtigen. Auch kann die zuständige Behörde Auswahlkriterien bestimmen, die auf die Beachtung ökologischer Standards bei der Herstellung der Fahrzeuge (zum Beispiel Verwendung umweltverträglicher Materialien sowie das

Recyclingpotential) abzielen. Die Bewertung der jeweiligen Auswahlkriterien legt die zuständige Behörde bei der Vergabe fest.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird in § 3 Absatz 4 ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Mindestanforderungen an die von den Carsharinganbietern im Rahmen der Sondernutzung zu erbringende Leistung festzulegen und an den aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik anzupassen. Bis zum Inkrafttreten der Rechtsverordnung nach Satz 1 ergeben sich die Kriterien für die Eignung von Carsharinganbietern aus der Anlage zu diesem Gesetz.

Da die Sondernutzungserlaubnisse für einen relativ langen Zeitraum von acht Jahren erteilt werden, muss dafür Sorge getragen werden, dass bei Einstellung des Betriebes des Carsharinganbieters die Stellflächen einem anderen Anbieter zur Verfügung gestellt werden können. Hierfür sind Widerrufsmöglichkeiten vorgesehen, die zudem sicherstellen, dass der Carsharinganbieter die Eignungskriterien dauerhaft erfüllt.

Durch den Verweis auf § 18 Absatz 1, Absatz 4 Satz 2 bis 4 und 6, Absatz 6, 7, 8 und 10 Bremisches Landes-Straßengesetz werden wesentliche Regelungen der straßenrechtlichen Sondernutzung in das Gesetz übernommen. Insbesondere werden die Gemeinden ermächtigt, besondere Gebührentatbestände für das Carsharing zu schaffen.

Zu § 4

§ 4 regelt die Zuständigkeiten nach diesem Gesetz. Zuständige Behörde ist der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr für Bremen sowie der Magistrat der Stadt Bremerhaven für Bremerhaven. Sie können Ihre Zuständigkeiten ganz oder zum Teil auf nachgeordnete Behörden (Straßenbaubehörden) übertragen.

Zu § 5

§ 5 bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes.