

Gesetzentwurf

der Landesregierung

...tes Landesgesetz zur Änderung des Landesstraßengesetzes

A. Problem und Regelungsbedürfnis

Der wachsende Individualverkehr hat Auswirkungen auf die Umwelt wie auch auf die Verkehrs- und Parksituation, insbesondere im kommunalen Bereich. Carsharing ist daher ein wichtiger Baustein, um auf diese Probleme zu reagieren und ein erweitertes Mobilitätsangebot zu schaffen. Der Bundesrat hat bereits am 7. Juli 2013 eine Entschließung für verbesserte Bedingungen des Angebots von Carsharing in Städten und Gemeinden durch gesetzliche Maßnahmen mit dem Ziel der Schaffung von Regelungen gefasst, um zu einer Vereinfachung und Stärkung der Nutzung von Carsharing zu kommen (Bundesratsdrucksache 553/13). Der Bund hat mit dem am 1. September 2017 in Kraft getretenen Carsharinggesetz (CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) Regelungen zu diesem Mobilitätsmodell getroffen, die jedoch im Hinblick auf das stationsbasierte Carsharing auf Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen beschränkt sind. Nun soll durch eine Ergänzung des Landesstraßengesetzes (LStrG) auch für Landes-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige Straßen eine Regelung für das stationsbasierte Carsharing getroffen werden. Die bestehenden Vorschriften in Bundes- und Landesrecht ermöglichen den Gemeinden zwar bereits, Sondernutzungserlaubnisse zu erteilen. Mit dem stationsbasierten Carsharing ist jedoch eine neue Nutzungsmöglichkeit aufgekommen, die eine systematische Konkurrenzsituation von Anbietern um Flächen schafft und einer Regelung bedarf. Ferner wird § 49 Abs. 4 LStrG im Hinblick auf das Carsharinggesetz ergänzt.

B. Lösung

Im Landesstraßengesetz soll ähnlich der Vorschrift des § 5 CsgG eine spezielle Sondernutzungsregelung geschaffen werden, um klarzustellen, dass stationsbasiertes Carsharing auf öffentlichen Straßen eine Form der Sondernutzung ist. Es soll auch ermöglicht werden, Umweltkriterien bei der Zuteilung von Flächen zu berücksichtigen. Damit kann ein Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet werden. Die Regelung soll dabei auf das zwingend gebotene Maß beschränkt werden und damit den Gemeinden maximale Gestaltungsfreiheit lassen.

Die vorgesehenen Regelungen sind mit den Anforderungen der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (ABl. EU Nr. L 376 S. 36) vereinbar.

Die Regelungen berücksichtigen die Bevölkerungs- und Altersentwicklung.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Die neu eingefügte Regelung zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für stationsbasiertes Carsharing kann zu Mehraufwand in der Verwaltung der Gemeinden führen. Entscheidet sich eine Gemeinde, Flächen für diese Nutzung bereitzustellen, kann auf drei Ebenen Aufwand entstehen. Zum einen bei der Auswahl der Flächen, bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen und bei der Überwachung des

Vollzugs (hinsichtlich des Erlaubnisinhabers und der Verkehrsteilnehmer). Da nicht absehbar ist, wie viele Gemeinden in Rheinland-Pfalz Flächen für stationsbasiertes Carsharing ausweisen werden, ist eine konkrete Kostenschätzung nicht zuverlässig möglich. Die Vorschrift räumt den Gemeinden allerdings lediglich die Möglichkeit ein, in diesem Bereich tätig zu werden. Eine Verpflichtung ist damit nicht verbunden. Darüber hinaus kann die Gemeinde für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen Gebühren erheben, um ihre Kosten zu decken. Das Konnexitätsprinzip ist von der Neuregelung über das stationsbasierte Carsharing daher nicht berührt.

E. Zuständigkeit

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.

Die Ministerpräsidentin des Landes Rheinland-Pfalz
Mainz, den 17. Dezember 2019

An den
Herrn Präsidenten
des Landtags Rheinland-Pfalz

55116 Mainz

Entwurf eines Landesgesetzes zur Änderung des Landesstraßengesetzes

Als Anlage übersende ich Ihnen den von der Landesregierung beschlossenen Gesetzentwurf.

Ich bitte Sie, die Regierungsvorlage dem Landtag zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.

M a l u D r e y e r

**...tes Landesgesetz
zur Änderung des Landesstraßengesetzes**

Der Landtag Rheinland-Pfalz hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Landesstraßengesetz in der Fassung vom 1. August 1977 (GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. Mai 2018 (GVBl. S. 92), BS 91-1, wird wie folgt geändert

1. Nach § 42 wird folgender § 42 a eingefügt:

„§ 42 a

Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung kann die Gemeinde Flächen auf öffentlichen Straßen für stationsbasiertes Carsharing bestimmen und im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung stellen. Das Auswahlverfahren ist öffentlich bekannt zu machen und kann auch durch ein von der Gemeinde damit beliehenes kommunales Unternehmen erfolgen. Die §§ 2 und 5 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Satz 3 und 4 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) in der jeweils geltenden Fassung gelten entsprechend mit der Maßgabe, dass ein Carsharinganbieter jede natürliche oder juristische Person unabhängig von ihrer Rechtsform sein kann. Das Verfahren kann über einen einheitlichen Ansprechpartner im Sinne des § 1 Abs. 1 des Landesgesetzes über die einheitlichen Ansprechpartner in Verwaltungsangelegenheiten vom 27. Oktober 2009 (GVBl. S. 355, BS 2010-6) in der jeweils geltenden Fassung abgewickelt werden. §§ 41 und 42 gelten entsprechend mit der Maßgabe, dass die Sondernutzungserlaubnis nicht auf Widerruf erteilt werden darf.

(2) Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis kann auch davon abhängig gemacht werden, dass der Erlaubnisnehmer umweltbezogene oder solche Kriterien erfüllt, die einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs besonders dienlich sind.“

2. § 49 Abs. 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die örtliche und sachliche Zuständigkeit der Straßenbaubehörde bei der Ausführung dieses Gesetzes, des Bundesfernstraßengesetzes und des Carsharinggesetzes bestimmt das für den Straßenbau zuständige Ministerium durch Rechtsverordnung.“

3. In § 53 Abs. 1 Nr. 5 werden nach der Verweisung „§ 41 Abs. 1“ die Worte „,auch in Verbindung mit § 42 a Abs. 1 Satz 5,“ eingefügt.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Um der hohen Belastung der Städte durch den vorherrschenden motorisierten Individualverkehr und den damit einhergehenden Problemen zu begegnen, gewinnen alternative Mobilitätsangebote wie das Carsharing an Bedeutung. Um die Möglichkeiten solcher Angebote nutzbar zu machen, gibt es verschiedene Möglichkeiten staatlicher Regelung. Neben straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Bevorzugung von Carsharingangeboten etwa bei der Erhebung von Parkgebühren, besteht auch die straßenrechtliche Möglichkeit, exklusive Flächen für diese Angebote auszuweisen. Mit dem zum 1. September 2017 in Kraft getretenen Carsharinggesetz (CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) werden bereits beide Ansätze verfolgt. Ziele der Förderung von Carsharing sind die Entlastung der Gemeinden vom Individualverkehr, indirekter Umweltschutz und eine verstärkte Vernetzung solcher Angebote mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Explizite Regelungen dazu finden sich auch in § 5 Abs. 4 Satz 2 CsgG. Zudem wird von Seiten der Gemeinden auch die Vernetzung untereinander – etwa mit Fahrradangeboten – thematisiert. Abweichend von der medialen Wahrnehmung großer, bundesweit agierender Unternehmen sind insbesondere im Bereich stationsbasierten Carsharings sehr viele kleine Anbieter tätig. Die Unterstützung solcher Modelle kann auch die Entwicklung neuer Konzepte und Technologien fördern.

Werden Flächen exklusiv für Carsharingangebote ausgewiesen, so gehen diese zunächst für andere Verkehrsteilnehmer verloren. Konflikte mit anderen Straßennutzern sind daher nicht auszuschließen. Die Vorschriften zur Sondernutzung setzen jedoch gerade einen Eingriff in den Gemeingebrauch voraus. Den Gemeinden die Entscheidung über Ausgestaltung des Verfahrens und Erteilung von Erlaubnissen zu überlassen, ermöglicht dabei größte Sachnähe. So sind die Gemeinden auch frei darin, wie die anfängliche Auswahl von Flächen gestaltet wird. Mit § 5 CsgG hat der Bund bereits eine straßenrechtliche Vorschrift geschaffen, nach der Flächen für stationsbasiertes Carsharing exklusiv im Wege von Sondernutzungserlaubnissen zugeteilt werden können. Der Bund ist jedoch in seiner Kompetenz verfassungsrechtlich auf die Regelung für den Bereich der Bundesfernstraßen (hier: Bundesstraßen) beziehungsweise ihrer Ortsdurchfahrten beschränkt. Regelungen für alle übrigen Straßen im Sinne von § 3 des Landesstraßengesetzes (LStrG) (Landes-, Kreis- und Gemeinde- und sonstige Straßen) bleiben dem rheinland-pfälzischen Gesetzgeber vorbehalten. Der praktisch häufigste Anwendungsfall für stationsbasiertes Carsharing findet sich im Bereich der landesrechtlich geregelten Straßen, namentlich bei den Gemeindestraßen und den Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen. Damit haben die betroffenen Regelungen faktisch erhebliche Bedeutung. Mit den §§ 41 ff. LStrG, insbesondere der Satzungsermächtigung in § 42 LStrG, besteht in Rheinland-Pfalz bereits ein flexibles System zur Regelung von Sondernutzungen. Auch die Verlagerung von Gewerbeflächen in den öffentlichen Verkehrsraum ist - etwa im Hinblick auf Altkleidercontainer, Telefonzellen oder

Freischankflächen - prinzipiell nicht neu. Die bestehenden Sondernutzungsvorschriften umfassen bereits Möglichkeiten zu einer weitgehenden Regelung.

Eine explizite Regelung von Sondernutzungserlaubnissen für stationsbasiertes Carsharing ist jedoch aus mehreren Gründen erforderlich. Zum einen war längere Zeit umstritten, ob ein solches Modell als straßenrechtliche Sondernutzung einzustufen ist. Zum anderen bedarf es eines gesetzgeberischen Tätigwerdens, um den Spielraum für eine Ermessensausübung der Gemeinde bei der Auswahl von Carsharinganbietern auf Kriterien zu erweitern, die über einen sogenannten Straßenbezug hinausgehen. Mit der Schaffung von exklusiven Carsharingflächen im öffentlichen Straßenraum wird aktiv eine Konkurrenzsituation hergestellt. Die neue Vorschrift soll der Bewältigung dieses Komplexes dienen und das Verfahren grundsätzlich anleiten. Zwar besteht bereits die Möglichkeit, Carsharingstationen außerhalb gewidmeter Straßen zu betreiben, etwa auf privaten Parkflächen. Demgegenüber bietet das Modell einer Sondernutzung die Möglichkeit, straßenverkehrsrechtlich durchsetzbare Beschilderungen zum Ausschluss anderer Verkehrsteilnehmer anzuordnen, sofern die einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen vorliegen. Die Regelung zum stationsbasierten Carsharing ist der Vorschrift des § 5 CsgG angenähert. Durch den für Gemeinden im Straßenrecht bestehenden weiten Spielraum zu eigenständigen Regelungen durch Satzungen kann sich die Vorschrift aber auf Mindestanforderungen und begrenzte Verweisungen beschränken. Die Regelung ist auf Gemeinden ausgerichtet, da hier der Bedarf besteht. Nachdem Ortsdurchfahrten von Kreis- und Landesstraßen auch erfasst werden, die freien Strecken dieser Straßen für Carsharing jedoch nicht interessant sind, werden staatliche Stellen und Landkreise nicht adressiert. Die Bundesregelung hat sich entsprechend auch allein auf die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen beschränkt.

Es können sich finanzielle Auswirkungen für die Kommunen durch Mehraufwand in der Verwaltung der Gemeinden auf drei Ebenen ergeben. Zum einen bei der Auswahl der Flächen, bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen und bei der Überwachung des Vollzugs, sowohl hinsichtlich des Erlaubnisinhabers als auch der Verkehrsteilnehmer. Da nicht absehbar ist, wie viele Gemeinden in Rheinland-Pfalz Flächen für stationsbasiertes Carsharing ausweisen werden, ist eine konkrete Kostenschätzung nicht zuverlässig möglich. Die Vorschrift räumt den Gemeinden allerdings lediglich die Möglichkeit ein, in diesem Bereich tätig zu werden. Eine Verpflichtung ist damit nicht verbunden. Darüber hinaus kann die Gemeinde für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen Gebühren erheben, um ihre Kosten zu decken. Das Konnexitätsprinzip ist von der Neuregelung über das stationsbasierte Carsharing daher nicht berührt.

Die kommunalen Spitzenverbände wurden beteiligt. In den Stellungnahmen wurden die geplanten Regelungen begrüßt. Es wurde darüber hinaus angeregt, im neu eingefügten § 42 a LStrG zusätzlich zum vorgesehenen Auswahlverfahren eine Möglichkeit zu schaffen, einzel-

nen Sondernutzungsanträgen von Carsharinganbietern zur Reservierung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zu entsprechen. Dieser Anregung wurde nicht gefolgt. Zwar erscheint sie vor dem Hintergrund eines etwaigen innerstädtischen Netzwerks zur Steigerung der Attraktivität des eigenen Standorts und der Beschleunigung von kommunalen Verwaltungsabläufen nachvollziehbar, allerdings steht dem Artikel 15 Abs. 3 der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (ABl. EU Nr. L 376 S. 36) entgegen, wonach Beschränkungen der Niederlassungsfreiheit von europäischen Unternehmen diskriminierungsfrei, erforderlich und verhältnismäßig sein müssen.

Ferner wurden Carsharing- sowie Automobilverbände angehört. Auch der Bundesverband Carsharing e. V. begrüßte im Rahmen seiner Stellungnahme die geplanten Regelungen. Er regte an, eine Klarstellung einzufügen, dass der Unternehmensbegriff des Carsharinggesetzes beziehungsweise die Übernahme der Definition aus § 2 CsgG neben Carsharingunternehmen ebenso auch ehrenamtliche Carsharingvereine als berechtigt einschließt. Dieser Anregung wurde gefolgt und in § 42 a Abs. 1 LStrG entsprechend ergänzt, dass ein Carsharinganbieter jede natürliche oder juristische Person unabhängig von ihrer Rechtsform sein kann. So können weitere flexible und individuelle Mobilitätsangebote geschaffen werden, die auch einen Beitrag zur Stärkung des ländlichen Raums darstellen.

Der Kommunale Rat hat den Entwurf in seiner Sitzung am 2. September 2019 zur Kenntnis genommen.

Für eine über das übliche Maß der Gesetzesfolgenabschätzung hinausgehende Prüfung sind keine Gesichtspunkte ersichtlich. Unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sind nicht zu erwarten. Hinsichtlich des demografischen Wandels sind durch das Gesetz keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Positive Auswirkungen könnten sich dadurch einstellen, dass in einer alternden Gesellschaft Carsharing für viele, die sich kein eigenes Auto mehr leisten wollen oder können, eine Hilfe zur Aufrechterhaltung individueller Mobilität darstellt. Auch mit Blick auf die Bevölkerungsentwicklung, insbesondere in den Städten, kann das Gesetz im Hinblick auf beengte Platzverhältnisse und Luftreinhaltung positive Auswirkungen haben. Auswirkungen auf die mittelständische Wirtschaft durch erhöhten Verwaltungsaufwand sind nicht zu erwarten. Durch die Verpflichtung zu diskriminierungsfreier Vergabe wird ein erwünschter Wettbewerb sichergestellt. Dem § 5 des Mittelstandsförderungsgesetzes vom 9. März 2011 (GVBl. S. 66), geändert durch Gesetz vom 8. März 2016 (GVBl. S. 180), BS 70-3, ist insoweit Rechnung getragen.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Zu Absatz 1

Die Vorschrift stellt insgesamt klar, dass es sich bei der exklusiven Nutzung von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Carsharingangebote um einen Fall der straßenrechtlichen Sondernutzung handelt. Dem liegt eine Verlagerung von Betriebsflächen des jeweiligen Anbieters in den Straßenraum zugrunde, die dann von den Kunden / Nutzern in Anspruch genommen werden. Unmittelbar Begünstigter ist der Carsharinganbieter, nicht der Nutzer des Fahrzeugs. Das Verfahren zur Einrichtung von Carsharingstationen ist zweistufig nach der Bestimmung von Flächen und einem Erlaubnisverfahren aufgebaut. Die Vorschrift greift in Satz 1 sowohl § 5 Abs. 1 als auch Abs. 2 CsgG auf. Die Gemeinde hat vorab Flächen zu bestimmen, die sie für geeignet befindet, um für stationsbasiertes Carsharing nutzbar gemacht zu werden. Es handelt sich dabei um Flächen auf öffentlichen Straßen, über die die örtlich zuständige Gemeinde jeweils alleine oder mit Zustimmung der Straßenbaubehörde disponieren kann (Verweisung in Absatz 1 Satz 4 auf § 42 und damit auf § 42 Abs. 1 Satz 2 LStrG). In der Regel wird es sich dabei um Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen und um Gemeindestraßen handeln. Bei der Flächenauswahl sind Konflikte mit der Funktion der Straße, den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs und den Anforderungen an Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu vermeiden (Verweisung in Absatz 1 Satz 3 auf § 5 Abs. 1 Satz 3 CsgG). Wie die Auswahl konkret gestaltet wird, bleibt den Gemeinden überlassen. Die Gemeinden können für die vorab bestimmten Flächen Sondernutzungserlaubnisse erteilen. Insoweit handelt es sich um eine Modifikation der bestehenden Vorgaben aus den §§ 41 und 42 LStrG. Die Vorgabe zur Durchführung eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens stellt die bereits geltende Rechtslage klar. Eine Abweichung durch Satzung ist nicht möglich. Die Erlaubnis ist zwingend zu befristen. Aus Gründen der Praktikabilität wird ein Zeitraum von maximal acht Jahren entsprechend dem Höchstmaß der Vorschrift des § 5 Abs. 2 Satz 1 CsgG vorgeschrieben. Die Gemeinden können kürzere Zeiträume vorsehen. Die Beschränkung der Verweisung in Absatz 1 Satz 4 stellt sicher, dass eine unbefristete aber widerrufliche Erlaubnis aus Gründen der Rechtssicherheit für Anbieter und Gemeinden nicht in Betracht kommt. Durch eine befristete Nutzungsmöglichkeit wird ein wirksamer Wettbewerb sichergestellt. Die Befugnis zur Beleihung kommunaler Unternehmen im Sinne von § 87 der Gemeindeordnung in Absatz 1 Satz 2 trägt dem praktischen Bedürfnis Rechnung, dass Gemeinden sich solcher Unternehmen bedienen wollen, um verschiedene Leistungen aus einer Hand anbieten zu können. Dazu gehört z. B. die Kombination mit Leihfahrradsystemen oder die Entwicklung IT-gestützter Verfahren. Die Gemeinden haben dabei sicherzustellen, dass sowohl die Beleihung als auch das durch das beliehene Unternehmen durchgeführte Verfahren allen rechtlichen Anforderungen genügt. Dazu gehört auch die Prüfung einer etwaigen Konkurrenzsituation kommunaler Unternehmen zu An-

bietern aus der freien Wirtschaft. Durch die in Absatz 1 Satz 2 festgeschriebene öffentliche Bekanntmachung soll sichergestellt werden, dass auch nicht ortskundige Interessenten die Gelegenheit haben, sich an dem von der Gemeinde durchgeführten Verfahren zu beteiligen. Damit wird den Anforderungen der Richtlinie 2006/123/EG Rechnung getragen. Absatz 1 Satz 3 enthält neben dem Verweis auf die §§ 2 und 5 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Satz 3 und 4 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) eine Erweiterung dergestalt, dass Carsharinganbieter jede natürliche oder juristische Person unabhängig von ihrer Rechtsform sein kann. Ziel ist es, auch ehrenamtlich engagierten Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu eröffnen, auf der Basis z. B. eines Vereins diese Dienstleistung anzubieten. Insbesondere im ländlichen Raum können flexible und individuelle Mobilitätsangebote eine bedeutende Rolle spielen. Zudem können sie einen Beitrag zur Stärkung des ländlichen Raums darstellen. Die Sondernutzungserlaubnis kann über die Verweisung in Absatz 1 Satz 3 auf § 5 Abs. 2 Satz 4 CsgG flexibel für einzelne, mehrere oder alle der nach Absatz 2 ausgewählten Flächen erteilt werden. Auf diese Weise können etwa auch Pakete gebildet werden, mit der Folge, dass beispielsweise die unterschiedliche Verkehrssituation in unterschiedlichen Stadtvierteln berücksichtigt werden kann. Die Verweisung in Absatz 1 Satz 3 auf die Begriffsbestimmungen in § 2 CsgG sorgen für eine gleichförmige Rechtsanwendung im Hinblick auf die Eingrenzung der Carsharingbegriffe. Die Eröffnung der Abwicklung über einen einheitlichen Ansprechpartner in Absatz 1 Satz 4 dient ebenfalls der Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2006/123/EG.

Zu Absatz 2

Nach der Rechtsprechung können als Grundlage für die Erteilung straßenrechtlicher Sondernutzungserlaubnisse nur Kriterien herangezogen werden, die in einem engen Zusammenhang mit dem Widmungszweck der Straße stehen müssen (Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Urteil vom 4. Dezember 2014 – 1 A 10294/14). Dem Gesetzgeber steht es jedoch offen, diese Kriterien in den Grenzen eigener Kompetenz zu definieren beziehungsweise zu erweitern. Um Anforderungen etwa an die Luftreinhaltung in Städten besser Rechnung tragen zu können, soll den Gemeinden über Absatz 2 ermöglicht werden, an Kriterien wie den Schadstoffausstoß oder bestimmte Antriebsformen bei den Carsharingfahrzeugen anzuknüpfen. Genaue Kriterien sollen nicht festgelegt werden, um dem technischen Fortschritt keine Schranken aufzuerlegen und um den betroffenen Kommunen einen möglichst weiten Entscheidungsspielraum zu gewähren. Weiter sollen auch Angebote gefördert werden, die dem Zweck der Regelung besonders dienlich sind. Carsharing an sich kann bereits einen Beitrag zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs leisten. Darüber hinaus können die Gemeinden Anforderungen definieren, die diesem Zweck in noch höherem Maße dienen. Dazu kann beispielsweise die besondere Attraktivität bestimmter Angebotsmodelle - etwa im Hinblick auf die Auswahl an Fahrzeugen - beitragen. Auf diese Weise kann der motorisierte Individualverkehr durch den Wettbewerb attraktiver Angebote weiter verringert werden. Ob die Kriterien als Eignungskriterien wie in § 5 CsgG als Ausschluss- oder Auswahlkri-

terien herangezogen werden, bleibt der Regelung durch gemeindliche Satzung überlassen. Maßstab ist dabei immer Absatz 1 Satz 1, wonach das Auswahlverfahren transparent und diskriminierungsfrei erfolgen muss. Je nach Gestaltung der Auswahl kann die Formulierung von Auflagen in der Erlaubnis geboten sein, um die Einhaltung der gewählten Kriterien auch nach der Erteilung der Erlaubnis zu sichern.

Die Bemessung von Sondernutzungsgebühren kann sich im Allgemeinen neben der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs auch am Maß des wirtschaftlichen Vorteils der Sondernutzung bemessen. Die Gemeinde hat bei der Bemessung der Gebühr sicherzustellen, dass keine unzulässige Beihilfe im Sinne der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union vom 26. Oktober 2012 (Abl. EU Nr. C 326 S. 47) an den Carsharinganbieter gewährt wird. Die Gebühr wird daher mindestens dem wirtschaftlichen Vorteil des Erlaubnisnehmers entsprechen müssen.

Zu Nummer 2

§ 49 Abs. 4 LStrG wird um einen Verweis auf das Carsharinggesetz ergänzt. Somit besteht eine Ermächtigungsgrundlage für mögliche künftige Regelungen der Zuständigkeit der Straßenbaubehörden bei der Ausführung des Carsharinggesetzes.

Zu Nummer 3

Durch die Ergänzung von § 53 LStrG wird festgelegt, dass das unbefugte Benutzen der Straße über den Gemeingebrauch hinaus auch bei für Carsharing vorgesehenen Plätzen eine Ordnungswidrigkeit darstellt.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.