

**Vorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft
am 21.02.2019**

Entwurf eines Bremischen Landes-Carsharinggesetzes (BremLCsgG)

1 Sachdarstellung

Die Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität ist ein wesentliches Ziel bremischer Politik. Hierbei ist die steigende verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung des Carsharing unumstritten. Durch Carsharing soll die Lücke zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds geschlossen werden, die immer wieder dazu führt, dass ein privater Pkw angeschafft wird und damit die prinzipielle Orientierung am Umweltverbund verloren geht. Neueste Untersuchungen¹ belegen, dass jedes in Bremen eingesetzte Carsharing-Fahrzeug dafür sorgt, dass 16 Fahrzeuge in Privatbesitz abgeschafft bzw. gar nicht erst angeschafft werden. Dadurch trägt Carsharing erheblich zu einer Reduktion des ruhenden Verkehrs bei und entlastet die Wohnquartiere. Auch konnte festgestellt werden, dass Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer sich umweltfreundlicher fortbewegen; sie legen weniger Wegstrecken mit dem Pkw und mehr Wegstrecken mit ÖPNV, dem Fahrrad und zu Fuß als der durchschnittliche Autobesitzer zurück. Gleichzeitig ermöglicht Carsharing vielen Personen eine verlässliche und einfache Teilhabemöglichkeit am automobilen Verkehr, ohne ein eigenes Fahrzeug besitzen zu müssen.

Der Carsharing-Aktionsplan für die Stadtgemeinde Bremen 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 beschlossenen Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 im Maßnahmenfeld H „Inter- und Multimodalität“ mit den Maßnahmen H.4 „mehr Carsharing“, H.5 „Carsharing in Nachbarschaften“ und H.6 „Parkplatzprivilegierung für Carsharing“ entsprechend enthalten. Zwar ist die Zahl der Carsharing-Nutzerinnen und – Nutzer bis zum 31.12.2018 auf knapp 17.000 angestiegen und bereits mehr als 5500 Privatautos durch die Carsharing-Nutzung abgeschafft, jedoch muss das Carsharing-Angebot in Bremen weiter ausgebaut werden, um die gesetzten Ziele des Verkehrsentwicklungsplans und des Carsharing-Aktionsplans zu erreichen. Auch in Bremerhaven mit aktuell drei Carsharingstationen und ca. 200 Nutzerinnen und Nutzern (Stand 31.12.2018) ist festzustellen, dass das Potential dieser umweltfreundlichen Mobilitätsform weiter ausgeschöpft werden kann.

¹ „Analyse der Auswirkungen des Carsharing in Bremen“, Team Red Deutschland GmbH, 2018. https://mobilpunkt-bremen.de/assets/uploads/2015/09/2017-Analyse-zur-Auswirkung-des-Car-Sharing-in-Bremen_Team-Red-Endbericht.pdf

Die straßenrechtlichen Regelungen über die Sondernutzung von öffentlichen Verkehrsflächen können nur bedingt auf das stationsbasierte Carsharing angewendet werden. Insbesondere sind die mit der Vergabe der Stellplätze zusammenhängenden rechtlichen Anforderungen im derzeitigen Rechtsregime des Landesstraßengesetzes nicht hinreichend abgebildet.

Der Bund hat mit seinem Carsharinggesetz, das zum 01.09.2017 in Kraft getreten ist, nun erstmals eine klare Rechtsgrundlage dafür geschaffen, Stellflächen im öffentlichen Straßenraum Carsharinganbietern zur Verfügung stellen zu können. Allerdings erstreckt sich dieses Gesetz aufgrund der Regelungskompetenz des Bundes allein auf die Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen. Um im Land Bremen auch Verkehrsflächen in den kommunalen Straßennetzen für das stationsbasierte Carsharing im Wege der Sondernutzung an Carsharinganbieter vergeben zu können, ist es erforderlich, dass Bremen mit einem Landes-Carsharinggesetz (Entwurf als Anlage) eine eigenständige Rechtsgrundlage dafür schafft. Hierfür dient das Carsharinggesetz des Bundes als Vorlage. Geeigneten und zuverlässigen Anbietern könnten dann im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens öffentliche Stellflächen im kommunalen Netz als Abhol- und Rückgabeflächen für Carsharingfahrzeuge rechtssicher zur Verfügung gestellt werden. Hierdurch könnten schneller als bisher neue Carsharing-Stationen in Betrieb gehen und die Handlungsmöglichkeiten der Verwaltung deutlich erweitert werden.

Unmittelbare Auswirkungen auf die bestehenden Carsharingstationen im öffentlichen Straßenraum hat das Bremische Landescarsharinggesetz nicht, da hier rechtswirksame Sondernutzungserlaubnisse vorliegen. Allerdings ist beabsichtigt, diese Carsharing-Stationen in einem transparenten und diskriminierungsfreien Wettbewerb schrittweise neu zu vergeben.

2 Alternativen

Für eine rechtssichere Vergabe von Stellflächen für das stationsbasierte Carsharing im öffentlichen Verkehrsraum der Gemeinden gibt es keine Alternative zu einer landesgesetzlichen Regelung, da das Carsharinggesetz des Bundes nicht das kommunale Straßennetz erfasst.

3 Beteiligung/ Abstimmung

Für den Entwurf des Bremischen Landes-Carsharinggesetzes wurde eine Behörden- und Verbandsbeteiligung durchgeführt. Der Entwurf ist dabei insgesamt positiv bewertet worden. Es wurden zahlreiche Hinweise und Anregungen vorgebracht, die in der Folge bewertet und soweit möglich in den Entwurf eingearbeitet wurden.

Mit einem Entwurfsstand vom 19.11.2018 wurde eine Ressortbeteiligung durchgeführt und die Rechtsförmlichkeitsprüfung durch den Senator für Justiz eingeleitet. Alle Senatsressorts haben dem Entwurf zugestimmt bzw. ihm nicht widersprochen. Mit dem Magistrat Bremerhaven konnte Einvernehmen hergestellt werden.

Aufgrund der Rechtsförmlichkeitsprüfung haben sich noch textliche Änderungen ergeben, die allerdings keine materiellrechtlichen Auswirkungen haben.

4 Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

In Bremen erfolgte die Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsflächen für das Carsharing bislang auf Grundlage der allgemeinen Vorschriften über die Sondernutzung von Straßen nach dem Bremischen Landesstraßengesetz. Das Verfahren über die Auswahl und Herstellung der Carsharing-Stellplätze erfolgt dabei seit jeher durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Zusammenarbeit mit der BREPARK GmbH sowie in enger Abstimmung

mit den Ortsämtern und Stadtteilbeiräten. Die Genehmigung einschließlich der Gebührenfestsetzung auf Grundlage des Bremischen Sondernutzungskostengesetzes erfolgt durch das Amt für Straßen und Verkehr als Straßenbaubehörde.

Mit Inkrafttreten des Bremische Landescarsharinggesetz sind einige Verwaltungsabläufe neu zu ordnen. Planung und Abstimmung der Standorte von mobil.punkten und mobil.pünktchen sind auch weiterhin durch die Verwaltung zu leisten. Bei der Vergabe der Stellplätze werden durch das Bremische Landescarsharinggesetz die Verwaltungsabläufe jedoch erleichtert, so dass insgesamt nicht von einem höheren Verwaltungsaufwand auszugehen ist. Die Anpassung bzw. Ergänzung der gebührenrechtlichen Vorschriften an das Bremische Landescarsharinggesetzes obliegt den Gemeinden. Planungs- und Herstellungskosten für die Carsharingstationen sowie der Verwaltungsaufwand sollen dabei durch die Höhe der Gebühren abgegolten werden. Das Gesetz hat keine geschlechterspezifischen Auswirkungen.

5 Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) stimmt dem Gesetzentwurf für das Bremische Landescarsharinggesetz zu und bittet um Weiterleitung über den Senat an die Bremische Bürgerschaft.

Anlage:

Entwurf Bremisches Landescarsharinggesetz (Text und Begründung); Stand:22.01.2019

Entwurf (Stand: 22.01.2019)

eines Bremischen Landes-Carsharinggesetzes (BremLCsgG)

Vom XX.XX.XXXX

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 Geeignetheit seiner Carsharingsfahrzeuge 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- bzw. -verzichtsquote von 1:6, 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 10 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 Verzichtsquote, als Verhältnis der vor Carsharing-Nutzung und mit Carsharing-Nutzung vorhandenen Personenkraftwagen der Kunden oder der ohne Carsharing ansonsten angeschafften

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.pünktchen 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 abgeschafft 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 nichtöffentlichen 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 31.12.2018 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 31.12.2018).

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 z. B. 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 01.09.2017 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 sog. Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr (einschl. Taxiverkehr), Rad- und Fußverkehr zu integrieren. Bei der Auswahl des Ortes müssen die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des gemeingebräuchlichen 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 bzw. 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 z. B. die Elektromobilität tragen der umweltpolitischen Ausrichtung des Gesetzes Rechnung. Neben diesen Auswahlkriterien sind weitere Kriterien wie ein familienfreundliches Angebot (z. B. vier oder mehr Sitzplätze, Kindersitze im Fahrzeug etc.) 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 (z. B. 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.